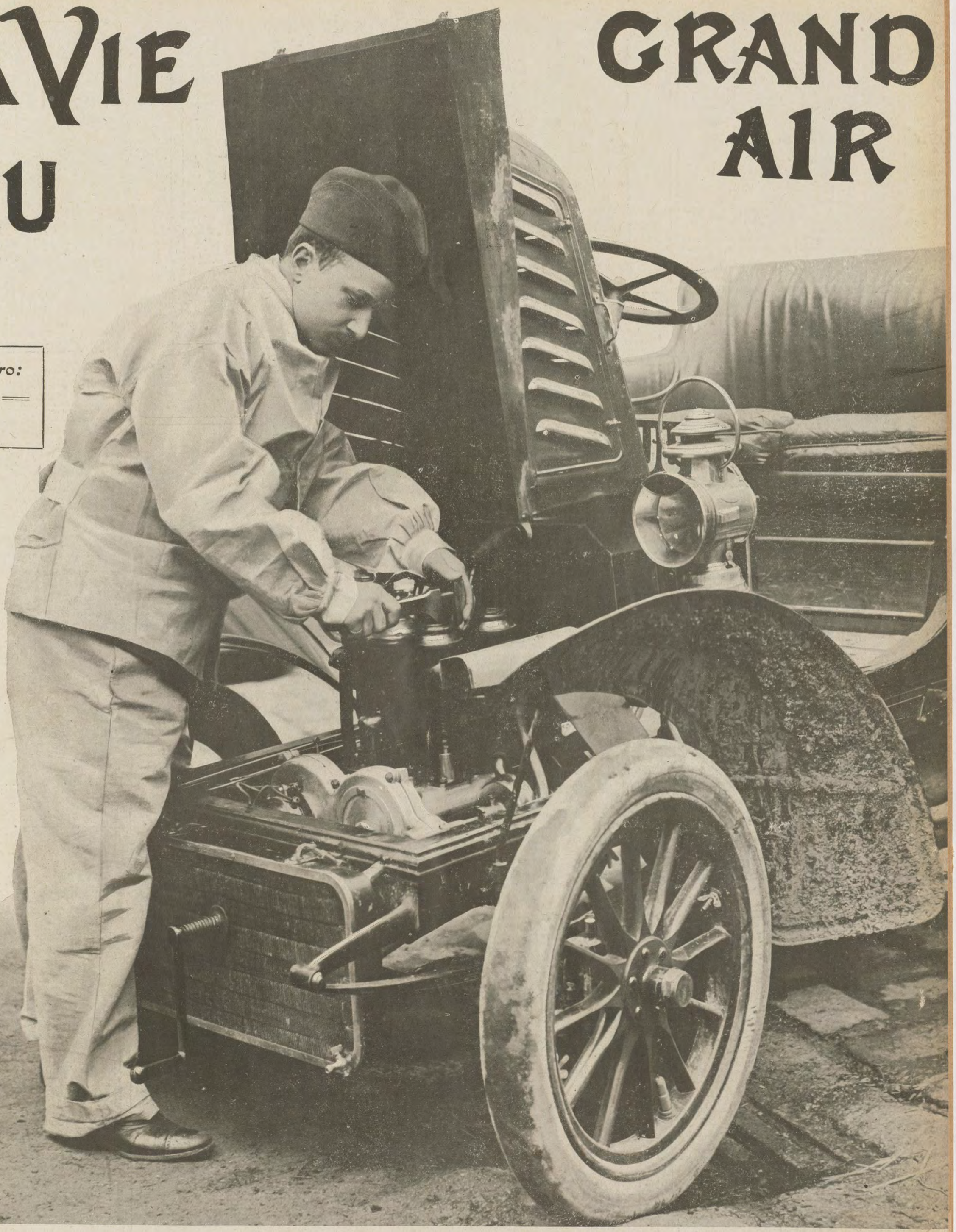
0e Année ø N° 453 — 50 centimes — 25 Mai 1907 ø Tous les Samedis

# LA VIE AU GRAND AIR



*s ce numéro:*

un hors-texte ═══

TISON

## ALBERT CLÉMENT

qui vient de trouver la mort dans un terrible accident d'automobile.

*Voir pages 347 à 355 notre article, avec les photographies prises sur*

Publications Pierre Lafitte & Cie
Je sais tout ◦ Fermes et Châteaux ◦ Femina
Musica ◦ Jeunesse ◦ L'Art et les Artistes ◦ ◦ ◦ ◦
90, Av. des Champs-Elysées ø Paris

Abonnements :
*Paris et Départements,, ,, ,,* 24 *francs*
*Etranger ,, ,, ,, ,, ,, ,,* 28 —
Changements d'adresse 0 fr. 75

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

CHASSIS
ET ROUES
**ARBEL**

EMBOUTIS
Brevetés S. G. D. G.

**52, boulevard Haussmann, Paris**

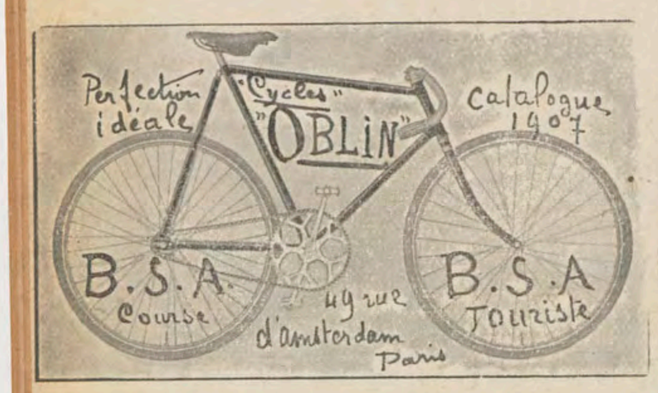


**HERNIE GUERIE**

par le Nouveau BANDAGE MEYRIGNAC
Accepté p^r la Société de Chirurgie de Paris.
Recommandé par les Membres du Corps Médical.

Cet appareil en forme d'arbalète est invisible sur le corps; supprime le **ressort** du dos et le **sous-cuisse.** Le malade peut se livrer à tous les travaux sans éprouver de *gêne.* Par sa pression constante il mène à la guérison Env. Catalogue.
**MEYRIGNAC,** Spécialiste-Herniaire, **229, Rue St-Honoré, Paris.**





**AU PETIT MATELOT**

41-43, *Quai d'Anjou* et 27, *av. de la Grande-Armée*

COSTUMES & ACCESSOIRES POUR TOUS LES SPORTS

COSTUMES CYCLISTES et COSTUMES OURISTES en très beau tissu d'Ecosse, tout fait..... 45. 35 et **25** fr.
Le même en toile..... **19** fr.
COSTUME C. C. I. T., forme veston culotte cheval tout fait..... 35, 25 et **19** fr.
Grand choix de CULOTTES, forme cheval, en belle fantaisie anglaise ou velours à côtes (extra-souple). 18, 15, 12.50 et **9.75**
CHAUSSURES tout cuir, fabriquées dans nos ateliers. 9.75
MAILLOT-SWEATER, tout laine..... depuis 6.90

*Envoi franco du Catalogue sur demande*

UNE BONNE BICYCLETTE
en vaut deux

CATALOGUE
FRANCO

LA BICYCLETTE
**CLÉMENT**
**est une bonne bicyclette**
CYCLES CLÉMENT, au Pré-St-Gervais, SEINE



**LE PRESERVATEUR** de co... et le Ve...
*Nouveaux appareils spéciaux pour l'usage intime, hommes e...*
Catal. illust. et 6 échantil. extra env. cont. 1f25 timb. ou ...
*Fabrics française.* **L. BADOR,** seul vrai fabricant, 19, r. Bicha...



**PRENEZ GARDE, Mad...**
*vous commencez à grossir et grossir... vieillir. Prenez donc tous les jours... Dragées de* **THYROÏDINE BOUT...** *votre taille restera ou redeviendra s...*
LE FLACON : 10 FR. — Envoi franco contre mandat...
Laboratoires **BOUTY,** 1, Rue de Châteaudun, ...
*Il est bon de prendre l'avis d'un médecin.*


La Semaine Comique, par Henriot.

— Méfiez-vous de votre bicyclette; cet instrument est comme le canard : il est merveilleux mais surtout avec des petits poids.

Souliers-bateaux à deux hélices, l'une aérienne et l'autre marine, pour se promener sur l'eau.

— Nous allons trop vite... j'ai peur. . Si un pneu crevait...
— Mais, chère amie... ils ne peuvent pas crever, mes pneus, ce sont des « Gaulois »...

— Oh ! nom de nom !... ce sont des pneumatiques vos beefsteaks ! Je viens de me casser une dent dessus... et je ne la retrouve plus, ma dent...
— Le beefsteak a dû boire l'obstacle !

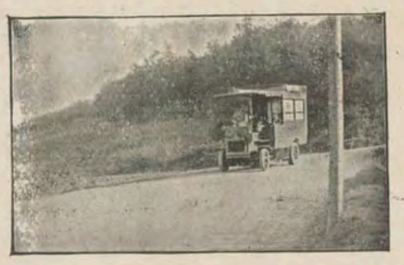

VIVITZ
L. T. PIVER
PARIS
Essence. Savon. Poudre de Riz
Lotion Sachets
etc



SOCIÉTÉ DES AUTOMOBILES
**EUGÈNE BRILLIÉ**
**60, Boulevard Pereire (Place Wagram)**
Ad. télég. AUTOBRIL-PARIS Téléph. **535 56**
Voitures de Tourisme et de Livraison, Omnibus Camions, Moteurs, Canots

Construits dans les ateliers d'artillerie de SCHNEIDER et Cie Le Havre

Fournisseur de la Cie générale des Omnibus de PARIS





**VOITURE DE PROMENADE**
avec Parasol mobile et articulé.
**DUPONT**
Fabricant breveté s. g. d. g.
FOURNISSEUR des HOPITAUX
à Paris, 10, Rue Hautefeuille, 10
*près l'Ecole de Médecine.*
LES PLUS HAUTES RÉCOMPENSES.
*Envoi Franco du Catalogue contenant 423 Fig.*

*FEMINA* **Photographie** **BON** de reduction de 5 % sur les tarifs
Il suffit de présenter ce bon 90, avenue des Champs-Elysées, pour bénéficier de cette remise
*Les abonnés ont droit à 10 0/0*
(Sur présentation de leur quittance d'abonnement.)



**AMER PICON**
Tonique - Rafraîchissant
*LA VRAIE BOISSON DES SPORTSMEN*
DEMANDEZ UN **PICON**



LES PNEUS CANNELÉS POUR AUTOS
LE DERNIER MOT DU **PROGRÈS**
LES PNEUS ANTIDÉRAPANTS POUR CYCLES
**DUNLOP**
LES NOUVELLES CHAMBRES A AIR
LES NOUVEAUX BOYAUX COUSUS



**CYCLES & MOTOCYCL...**
de toutes Marques
**APPAREILS PHOTOGRAPHIQU...**
de toutes Marques
**PAYABLES EN 12 ET 15 M...**
A L'INTERMÉDIAIRE 17, R. MONS... PARIS
(CATALOGUE FRANCO)



**CAPSULES**
**de Quinine de Pelleti...**
Elles sont souveraines pour combattr... *rhumes, la grippe, l'influenza, les migra... névralgies,* et en général les accès fébrile... se manifestent au début de toutes les mala...
**UNE CAPSULE** est plus active qu'un grand verre de quinquina.
Exiger le nom PELLETIER sur chaque Capsule.
VIAL, 20, rue de Châteaudun, PARIS et toutes Pharcies



**SANTAL MIDY**
*INOFFENSIF.*
D'une pureté ab...
**GUÉRISON RADI...**
et rapide des éc... ments qui exige... autrefois des sem... de traitement par... pahu, le cubèbe... injections.
113, fg. St-Honoré, PARIS et to...

# La Vie au Grand Air

*ABONNEMENTS :*
*Paris et Départements* ~~~~ 24 fr.
*Etranger* ~~~~ 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

25 Mai 1907 — N° 453
*PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie*
90, avenue des Champs-Élysées, PARIS — Téléph. 528-64, 528-66, 528-68
Publicité : HUGUET, MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

*PUBLICITÉ :*
*Pages d'Annonces*, la ligne ~~ 2 fr.
*La Page* ~~~~ 600 fr.
*Encartage* ~~~~ 750 fr.

**LA DERNIÈRE PHOTOGRAPHIE D'ALBERT CLÉMENT**

*Le jeune et brillant conducteur qui s'est tué si malheureusement vendredi dernier, sur le Circuit de la Seine-Inférieure, dans un terrible accident d'automobile, était un des meilleurs amis de la* Vie au Grand Air. *Il se faisait un plaisir d'emmener dans sa voiture nos rédacteurs et nos photographes. Et c'est ainsi que notre collaborateur Simons s'est trouvé récemment photographié auprès de lui, précisément sur la fatale voiture au volant de laquelle il trouva la mort.* *(Voir l'article pages 348 à 355.)*

# LA MORT D'ALBERT CLÉMENT

Albert Clément au volant.

*Le malheureux coureur qui vient de perdre la vie sur le Circuit de la Seine-Inférieure, était en même temps qu'un de nos meilleurs conducteurs, une des figures les plus sympathiques du monde automobile.*

**Une terrible nouvelle s'est abattue vendredi dernier sur le monde automobile. Albert Clément, le Benjamin des conducteurs et certes, l'un des plus sympathiques, venait de mourir, renversé avec sa voiture dans un virage, sur la route d'Eu à Dieppe.**

Albert Clément vient de trouver la mort sur le Circuit de Dieppe, où doit être couru, en juillet prochain, le Grand Prix de l'Automobile-Club de France.

Le pauvre garçon, qui accomplissait à la 1re compagnie d'ouvriers d'artillerie, à Vincennes, son service militaire, avait obtenu trois fois vingt-quatre heures de permission pour aller essayer en vitesse, avec la voiture qu'il devait conduire dans le Grand Prix, le réseau des routes choisi par la Commission sportive de l'A. C. F. et dessiné par un triangle dont les sommets sont Dieppe, Eu, Londinières.

Chose qui peut paraître étrange aux profanes des grandes vitesses, c'est dans un virage très facile à prendre pour des conducteurs comme Albert Clément et même pour des conducteurs bien moins habiles, que l'infortuné jeune homme a trouvé une fin si prématurée, une mort qui plonge dans l'affliction sa famille éplorée et quelques amis très sincères dont il avait fait une sélection étudiée dans le monde où il fréquentait.

On sait les faits; la presse quotidienne les a dits.

Albert Clément dépassait très largement le 100 à l'heure lorsqu'il aborda le virage qui commande l'entrée de Saint-Martin-en-Campagne, gros bourg situé sur la route d'Eu à 15 kilomètres environ de Dieppe. La voiture chassa à l'extérieur, mais avec l'habileté et le sang-froid qui caractérisaient son conducteur, elle fut magistralement redressée et braquée dans la bonne voie, lorsque — la fatalité a de ces traîtrises qui démontent les hommes les plus habiles — elle trouva sur le bas côté de la route où elle s'était engagée un tas de sable sur lequel elle monta. La voiture bondit comme si elle avait répondu à l'action d'un tremplin, et s'abîma 25 mètres plus loin, tordue, brisée, presque émiettée.

Ou transporta Albert Clément, la colonne vertébrale brisée, dans une chambre d'auberge voisine, Il n'avait point souffert un instant, la mort avait été instantanée.

**Le Conducteur** Avec lui disparaît le plus jeune, et nous dirons aussi un des plus adroits d'entre les conducteurs d'automobiles. Il était l'unique fils de M. Gustave-Adolphe Clément, le grand industriel qui, après avoir joué un rôle prépondérant dans le cyclisme, s'est acquis dans l'industrie automobile la notoriété que l'on sait. Le pauvre petit Albert— il était tout petit, mais énergique ô combien — débuta lors des premières éliminatoires disputées sur le Circuit des Ardennes françaises pour désigner les trois voitures qui représenteraient nos couleurs au Taunus.

M. Clément confia à son fils, qui avait alors 19 ans, une de ses voitures. On cria à l'hérésie, d'aucuns dirent qu'agir ainsi était folie, car le jeune homme n'avait qu'un tort, c'était d'être inconnu. L'expérience démontra que les plus avertis avaient fort mal jugé.

Le jeune Clément fit une course superbe, se révéla définitivement au mois d'août suivant dans le Circuit des Ardennes belges, on le vit finir second en 1905, à la Coupe Vanderbilt, et, couronnant hélas! trop tôt une carrière admirablement commencée, il se classait troisième l'an dernier sur le Circuit de la Sarthe derrière Szisz et Nazzaro, après avoir battu nettement l'Italien pendant la première journée du Grand Prix de l'A. C. F.

**L'Homme** De son père, Albert Clément avait hérité les extraordinaires qualités de calme, de sang-froid, que rien ne pouvait entamer.

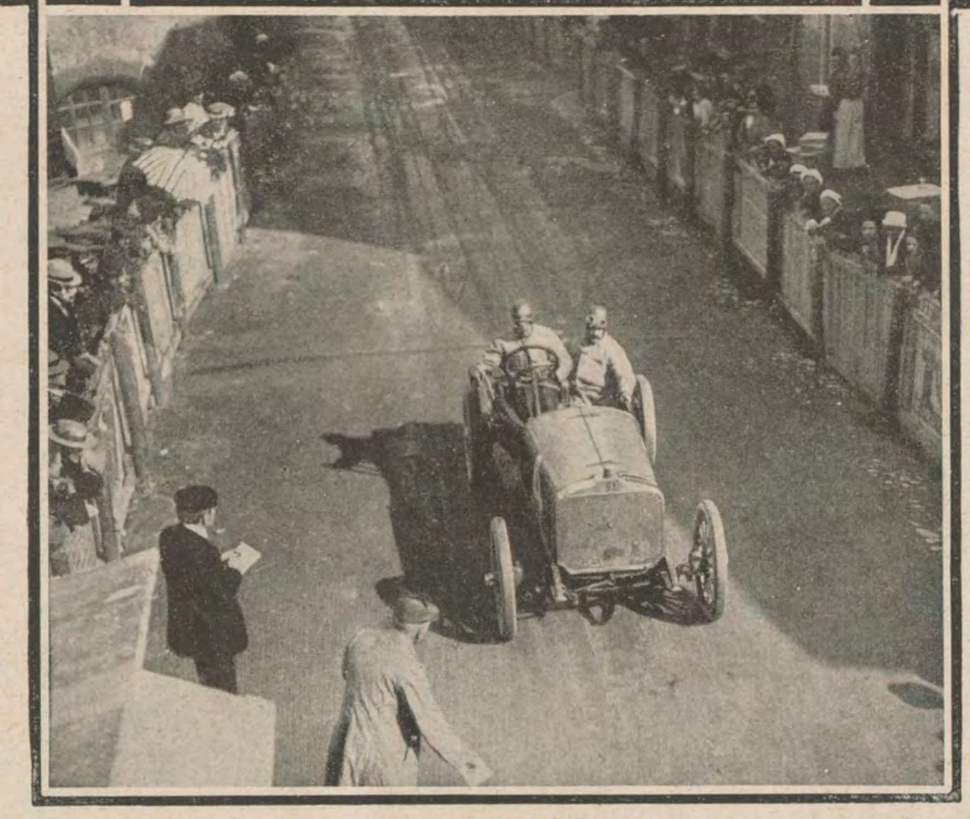
Il avait fait ses études chez Duvignau de Lanneau, mais déjà, subissait supérieurement l'influence de son époque et cela surtout de l'entourage dans lequel il était élevé. L'évolution industrielle et commerciale d'Adolphe Clément eut une emprise définitive sur l'orientation de la vie de son fils.

Il lui fallait de l'air, du mouvement, une existence de lutte active; l'étude purement théorique pesait à sa nature combative, car, dans ce tout petit bout d'homme, étaient concentrés des trésors d'énergie, de volonté, d'endurance physique et mentale.

C'était un garçon simple, qui conservait dans les rela-

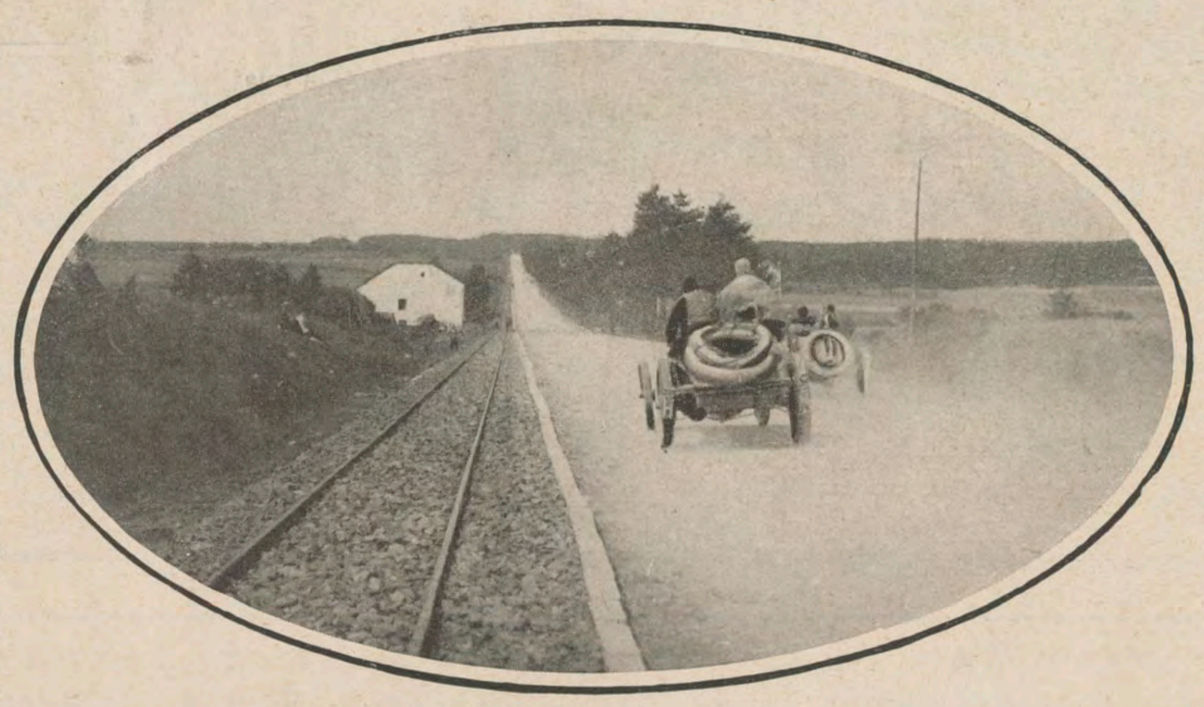
Albert Clément au service militaire.

*N'ayant pas encore atteint sa vingt-quatrième année — il était né le 7 juillet 1883 — il terminait son service militaire à la compagnie d'ouvriers d'artillerie de Vincennes, sous les ordres du capitaine Genty.*



Au Cuircuit d'Auvergne (1905).

*Albert Clément joua de guigne aux Eliminatoires françaises de la Coupe Bennett et ne se classa pas pour la finale. Notre photographie le représente au contrôle de Pontgibaud.*



Au Circuit des Ardennes (1904).

*Albert Clément se classa troisième. Notre photographie le représente passant Heath entre Martenlang et Bastogne.*

tions courantes de la vie le même calme que pendant les heures de lutte en vitesse sur la voiture qui pouvait le broyer d'un moment à l'autre.

Et ses goûts était modestes. Il ne perdait pas de temps à occuper la galerie, à phraser dans les cénacles qui l'eussent écouté complaisamment.

C'était un genre de popularité qu'il ne goutait point.

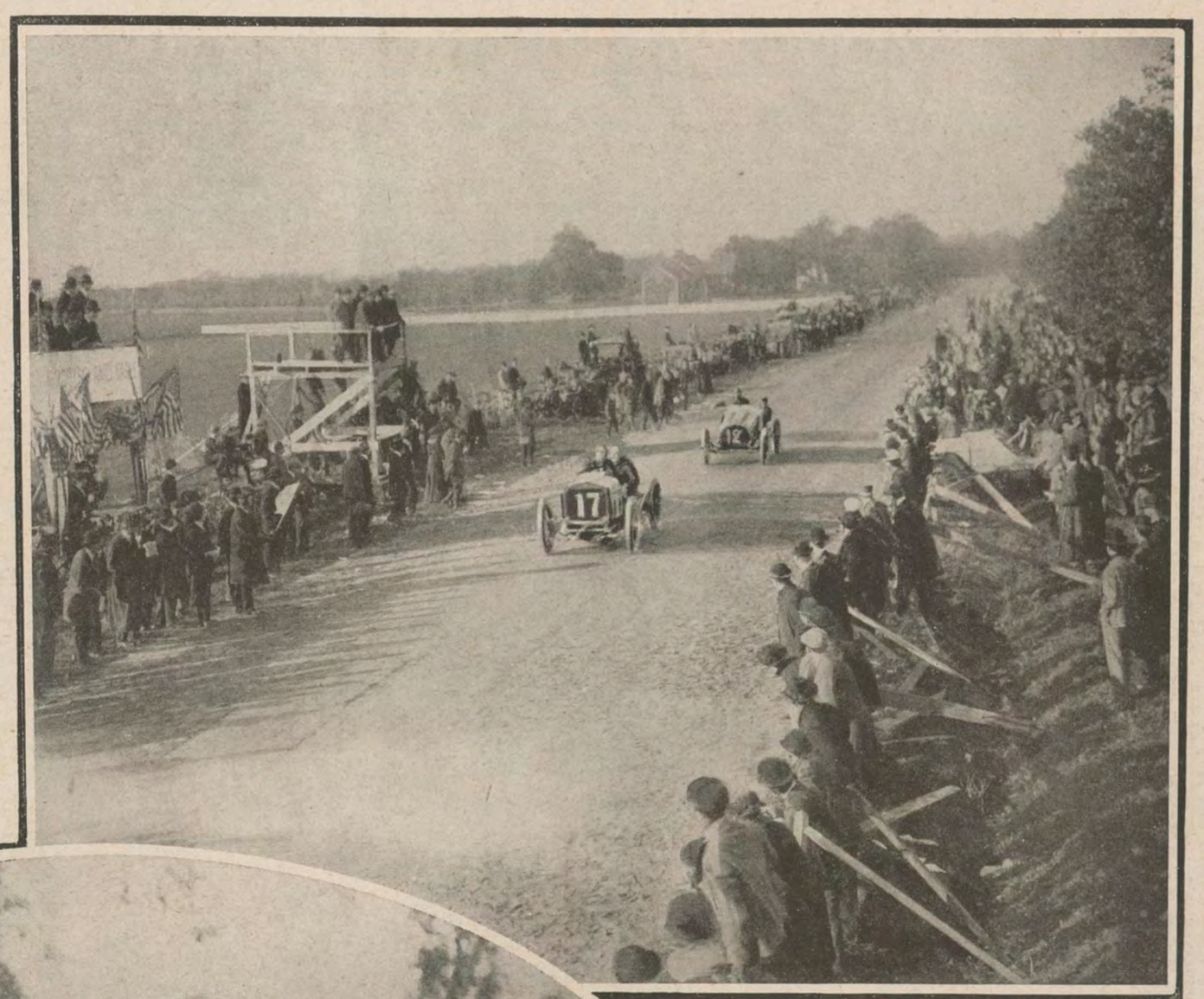
Il quittait l'usine pour s'occuper de colombophilie, car il était passé maître dans cette prosaïque distraction qu'est l'élevage du pigeon-voyageur.

Sa mère ne voulait jamais le voir courir; sa plus jeune sœur, celle-là même qui vient d'épouser Charron, vivait, s'il nous souvient bien, des heures d'angoisse non dissimulées, quand son jeune frère défendait en course les intérêts des usines de Levallois.

Avec Albert Clément, disparaît une des physionomies les plus intéressantes du sport automobile.

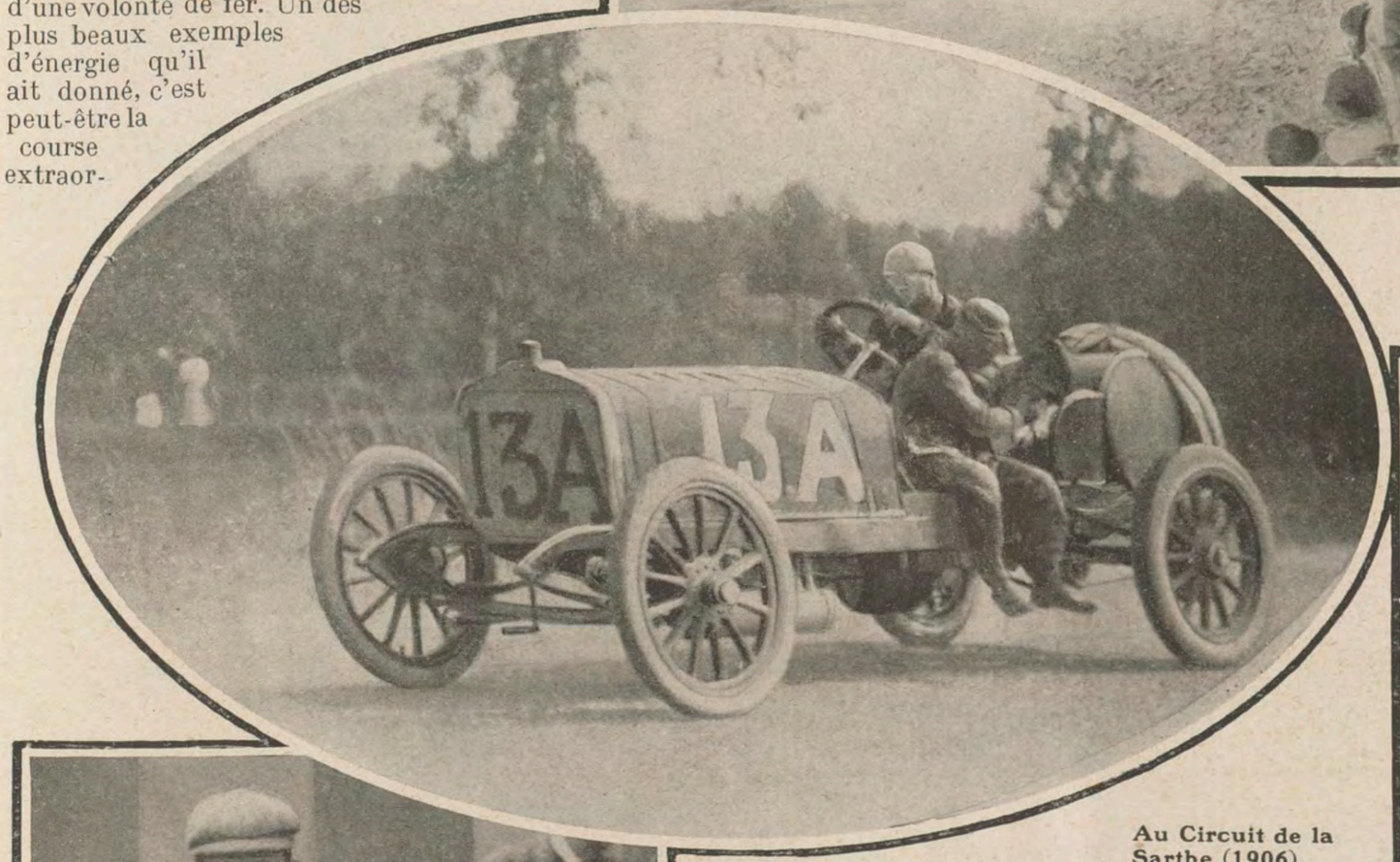
Un peu blasé, un peu sceptique à un âge où d'autres sont encore remplis d'illusions, il s'en va prématurément — à 24 ans! — après une existence d'émotions intensives qui l'avaient peut-être fait vivre double.

Sous des apparences très froides, il dissimulait certainement une nature très ardente, très éprise de lutte, et d'une volonté de fer. Un des plus beaux exemples d'énergie qu'il ait donné, c'est peut-être la course extraordinairement dure qu'il fit à Arlon, il y a quatre ans, dans le Circuit des Ardennes, pendant la journée dite des petits véhicules. Il y pilotait une voiturette et fut victime d'une succession d'incidents de course qui n'eurent pas raison de sa jeune et enthousiaste tenacité. Il termina la course littéralement exténué, ce qui ne l'empêcha pas le lendemain de courir très brillamment la grande épreuve belge.



**A la Coupe Vanderbilt (1904)**

*Albert Clément prit la seconde place derrière Heath. Nous le représentons passant en vitesse Krooker, à Westburg.*



**Au Circuit de la Sarthe (1906)**

*Après avoir pris la deuxième place le premier jour, Albert Clément se classa troisième du classement général.*

**Après la course**

*Albert Clément rentre au pesage après le Grand Prix de l'A. C. F. Ce devait être sa dernière course.*

**Celui qui s'en est tiré.**

*Gauderman, ami de collège d'Albert Clément, était sur sa voiture le jour de l'accident. Il s'en est tiré avec des blessures relativement légères.*

Aussi bien, fauché à la fleur de l'âge, sa carrière sportive ne comporte-t-elle qu'une histoire assez brève, mais combien quelques années suffirent à la rendre intéressante!

C'est un des maîtres du volant, un charmant garçon dont la loyauté sportive resta toujours au-dessus de tout soupçon, que la mort a brutalement fauché.

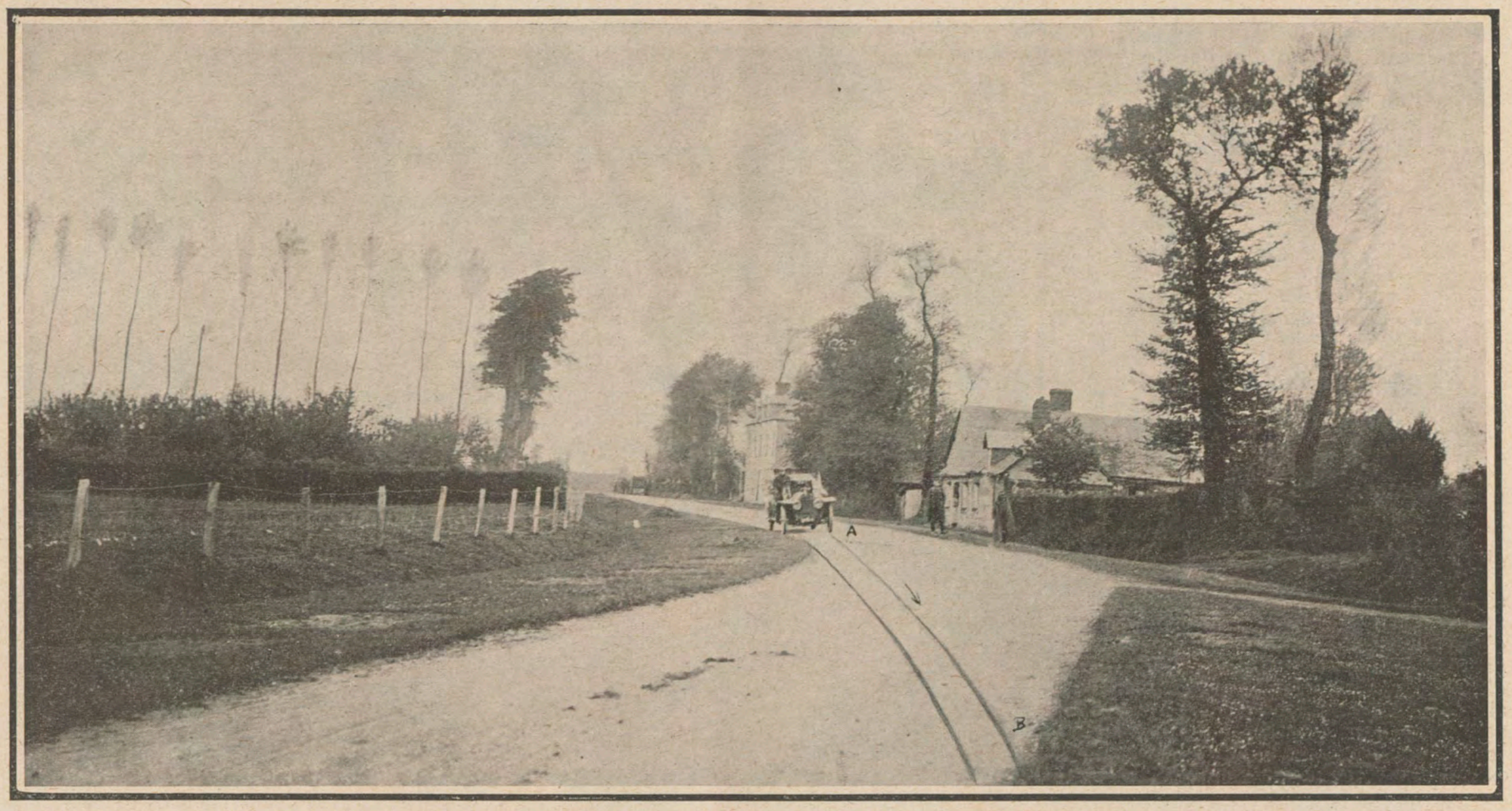
On a beaucoup discuté sur la cause initiale du terrible accident.

Quelques-uns ont prétendu faire retomber la faute sur les organisateurs du Grand Prix de l'A. C. F. On a même cité nommément M. René de Knyff. Le président de la Commission Sportive manquerait, paraît-il, de la compétence nécessaire pour reconnaître si un virage peut être pris en course!

En fait, le virage de Saint-Martin-en-Campagne n'est pas un virage difficile. Les coureurs s'accordent à reconnaître qu'il peut être pris sans danger à 100 kilomètres à l'heure. En serait-il autrement, qu'on ne voit pas très bien ce que M. de Knyff pourrait y faire. La course sur route comporte ses aléas. C'est aux coureurs à reconnaître à quelle allure maximum ils peuvent prendre un virage donné. Ce qui est plus probable, c'est que le malheureux Albert a oublié de virer. Mais si cet oubli fut la cause initiale, la cause finale fut ce malheureux tas de boue sèche et recouvert d'herbe qui, disparaissant dans la couleur uniforme du bas côté gazonné, était impossible à deviner.

GEORGES LE-ROY.

# Le Virage de Saint-Martin-en-Campagne



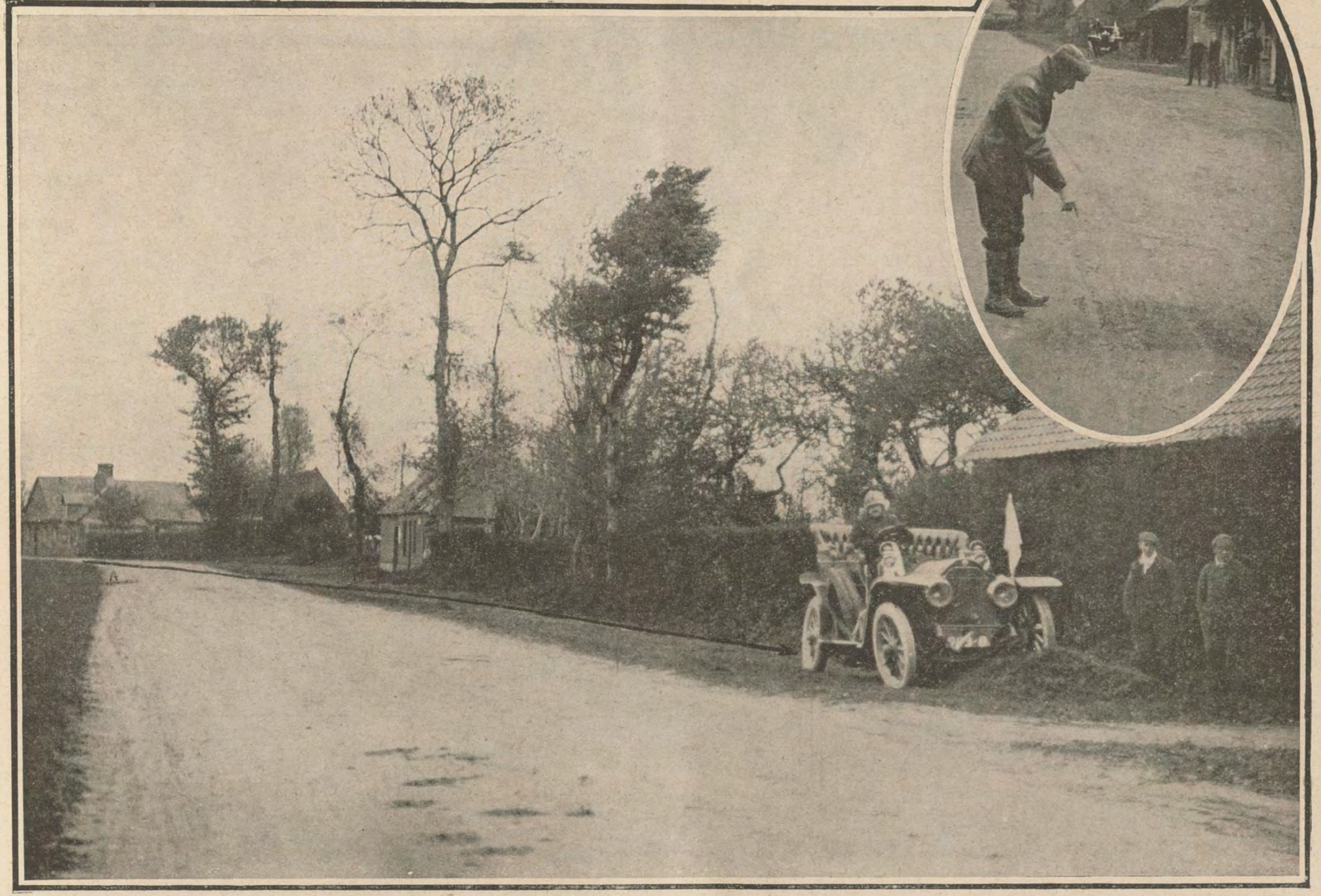

**Le virage vu d'avant.**

*C'est à Saint-Martin en Campagne, sur le troisième côté du triangle du Circuit, qui va de Eu à la Fourche, et à 9 k. 500 de celle-ci, que s'est produit l'accident. Au lieu de prendre son virage à la corde, en A, Albert Clément le manqua et vint tout droit monter sur le bas côté gauche en B.*

**Le virage vu d'arrière.**

*Nous avons indiqué sur les deux photographies ci-dessus, le chemin suivi par la voiture, et qu'on a pu reconnaître pendant plusieurs jours sur l'herbe du bas côté. Il suit ce bas côté depuis A jusqu'en B où se trouve le tas de terre.*

# AUTOUR DE L'ACCIDENT



**La route suivie par la voiture.**

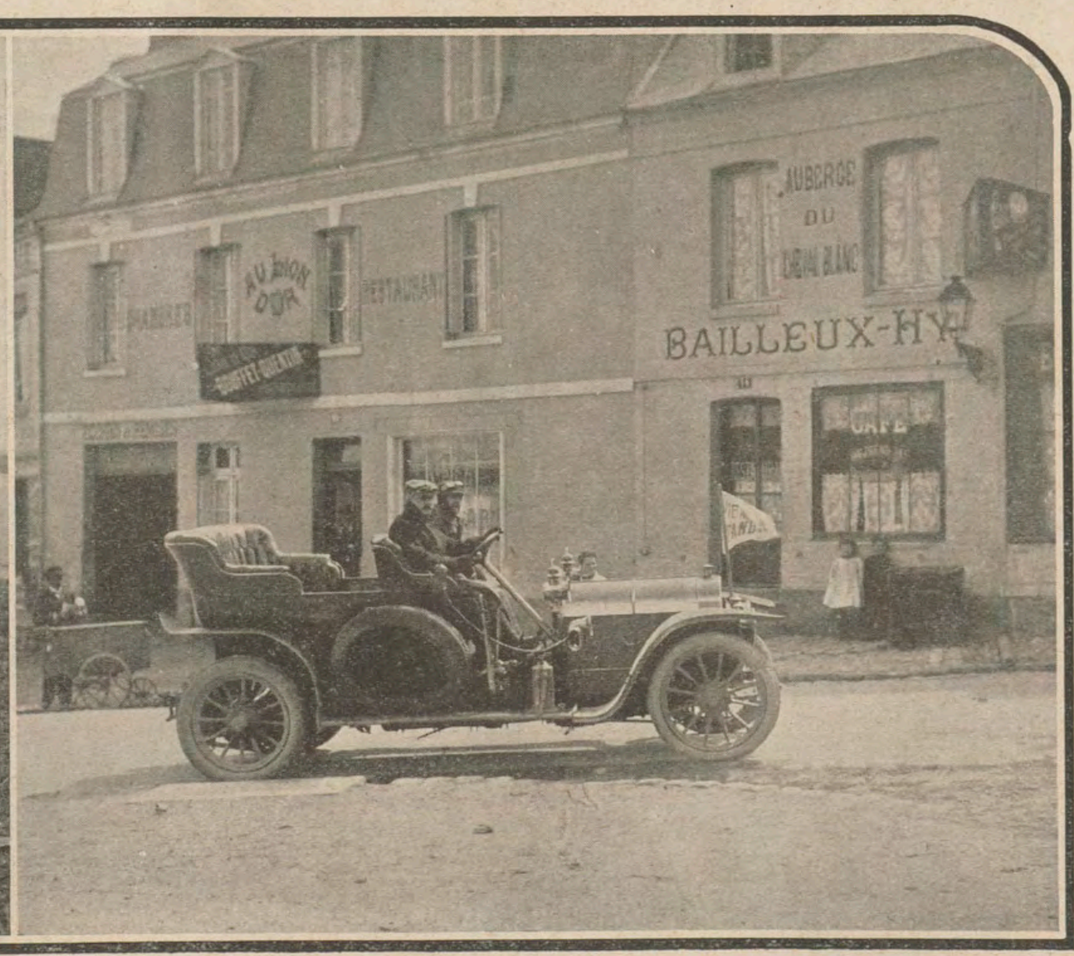
*La voiture du malheureux coureur suivit le chemin indiqué ci-dessus. Après être monté sur le bas côté, il parvint à se relever et ses traces restent parallèles à la route jusqu'au moment où la roue gauche avant monte sur un tas de terre recouvert d'herbe, dans la position indiquée par la voiture.*

**La tache sanglante.**

*La flaque de sang était telle, qu'après deux jours de pluie, on en peut voir encore la trace sur notre photographie.*

**Les dix derniers mètres.**

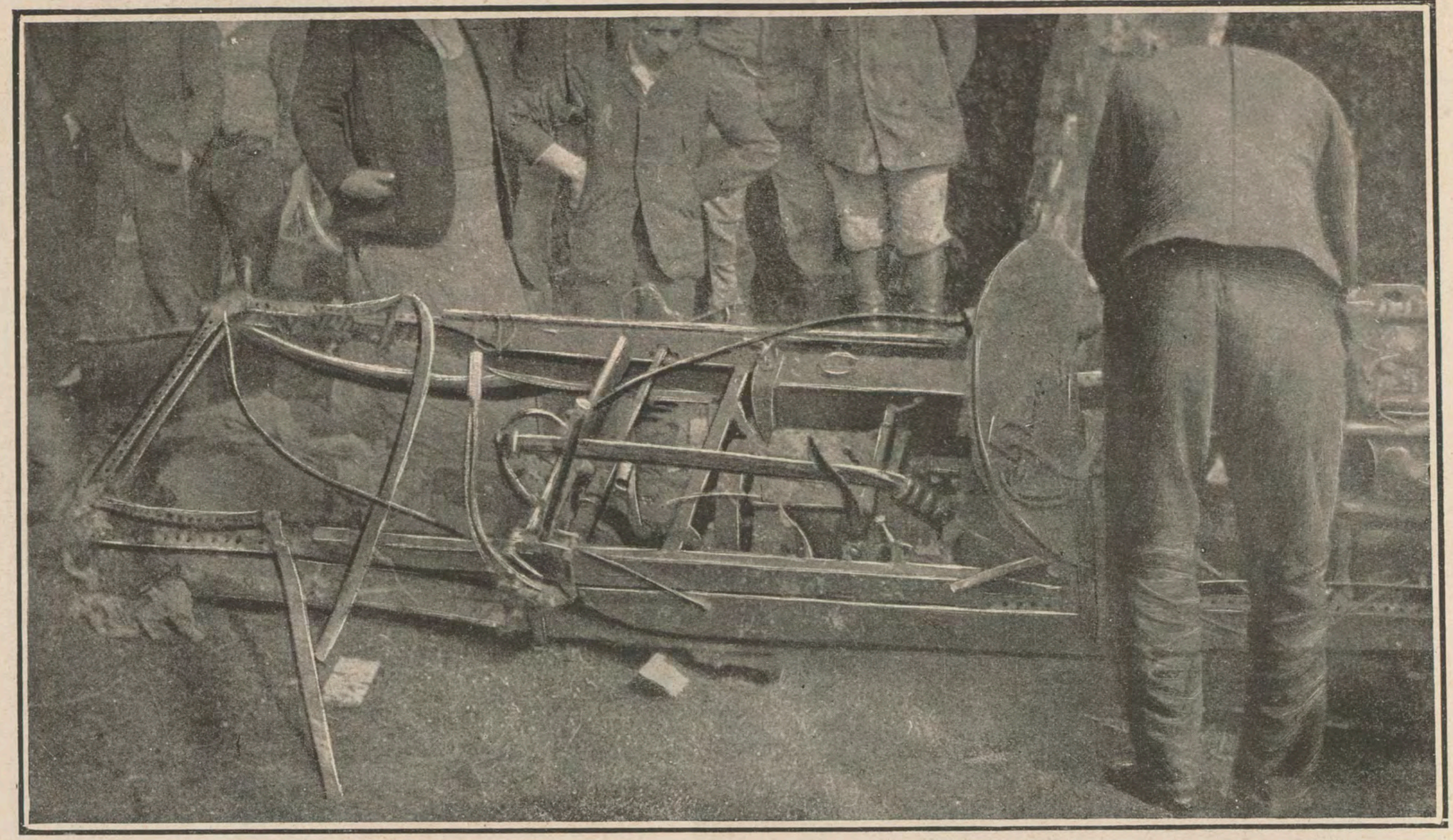
*La voiture frôla, sans le toucher, le tas de bois placé sur la gauche et qu'indique un spectateur, et vint aussitôt se heurter sur le tas de terre.*




**Le dernier café.**

*C'est sur la place Mathomesnil, à Eu, qu'Albert Clément fit sa dernière halte. Pour se réchauffer, il prit un café à l'auberge du Cheval Blanc, puis il s'acheta des moufles à l'Étoile des Braves, de l'autre côté de la route.*

# LA VOITURE D'ALBERT CLÉMENT



**La voiture après l'accident.**

*Après avoir fait un bond de 23 mètres, la voiture dût rouler sur elle-même et fut finalement projetée sur le bas côté gauche. Les deux roues de droite furent broyées, la carrosserie, le réservoir d'essence, le volant arrachés et projetés au loin, le châssis tordu, la barre de direction aplatie. Seul le moteur a peu souffert.*

**La voiture sur un camion.**

*Les débris de la voiture furent chargés sur un camion et transportés à Dieppe pour être ramenés à Paris. Chose curieuse, les quatre pneus étaient restés intacs et le radiateur presque indemne.*

# PARIS-DIEPPE

Disputée sans entraîneurs, suiveurs, ni soigneurs, sur une distance relativement courte, puisqu'elle n'atteint pas 160 kilomètres, la course Paris Dieppe devait compter un joli nombre d'engagements. Elle en réunit 143, sur lesquels 93 se présentèrent au départ.

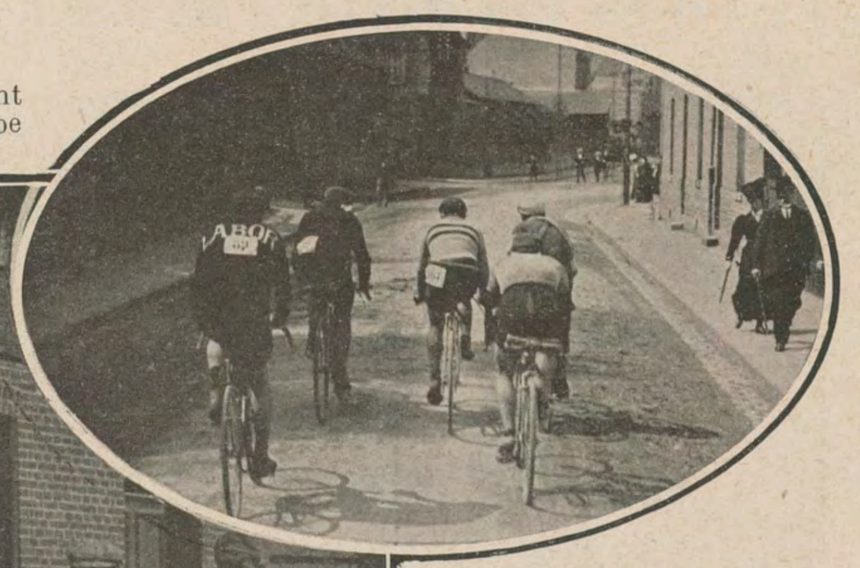
Contrairement à ce qu'on pouvait supposer, le train fut très rapide et, dès Conflans-Sainte-Honorine, le peloton commençait à se disloquer. D'ailleurs, les 156 kilomètres du parcours furent couverts en 5 h. 1 m., ce qui représente une moyenne de plus de 31 kilomètres à l'heure.

Cette course, un peu spéciale, donna à un jeune l'occasion d'une victoire. Lignon, qui avait été, jusqu'ici, victime d'une déveine noire — on se souvient qu'au Championnat de France sur route, il avait brisé ses jantes et, qu'après avoir été dépassé par tout le peloton, il les avait tous rejoints, sauf Garrigou, derrière lequel il ne succomba que de quelques mètres — a eu enfin sa course.

Après avoir pris la tête, bravement, au départ, il eut à subir un assaut terrible de la part de Cateau pedant plus de 50 kilomètres Finalement, ce dernier vaincu par le froid, se relevait et Lignon finissait premier sans être désormais inquiété. Une belle lutte s'engageait derrière lui entre Trousselier, Ricaux, A. Pottier, et Privat, qui terminaient dans cet ordre, le dernier prenant la première place des coureurs de 4e catégorie.

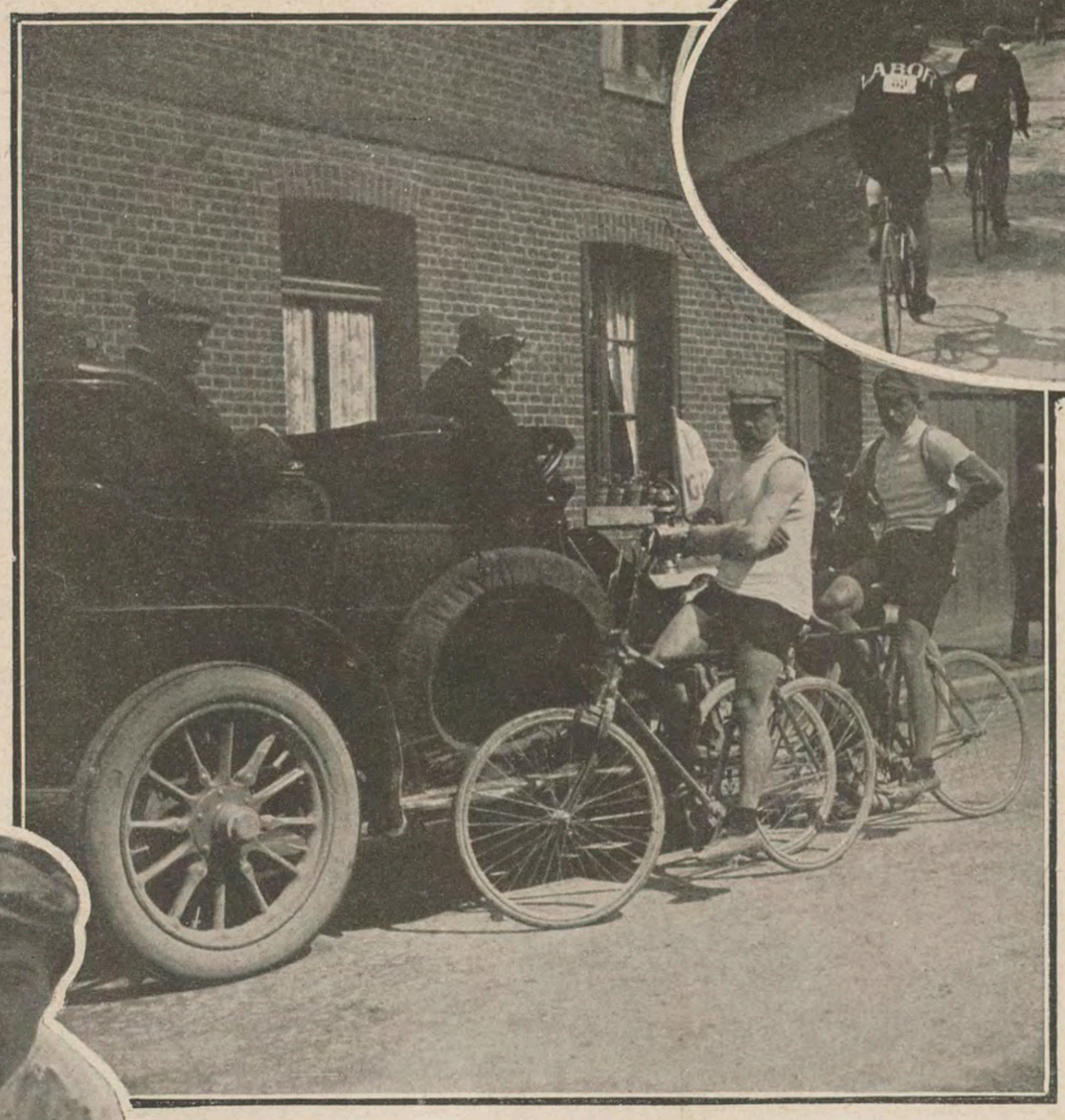
Le premier battu de Paris-Dieppe participera demain à Bordeaux-Paris. Il serait imprudent de tirer une conclusion quelconque de sa place à l'arrivée à Dieppe. Trousselier est plein de confiance, mais Cornet, les frères Georget, Cadolle, Ringeval et les autres n'en ont pas moins que lui.

J. B.



**Sur la route.**

*Quoique la course se disputât sans entraîneurs, le train fut très rapide et, dès Conflans, le peloton commença à se disloquer.*



**Deux amis.**

*Trousselier, qui a commis la faute de laisser Lignon s'échapper a dû se contenter de la seconde place. Petit-Breton s'est classé 10e.*

**Lignon.**

*Triomphant enfin de la déveine, Lignon s'est classé premier, après avoir laché le peloton à quelques kilomètres de l'arrivée, couvrant les 151 kilomètres en 5 h. 1 m. sur bicyclette* Alcyon, *pneus* Dunlop.

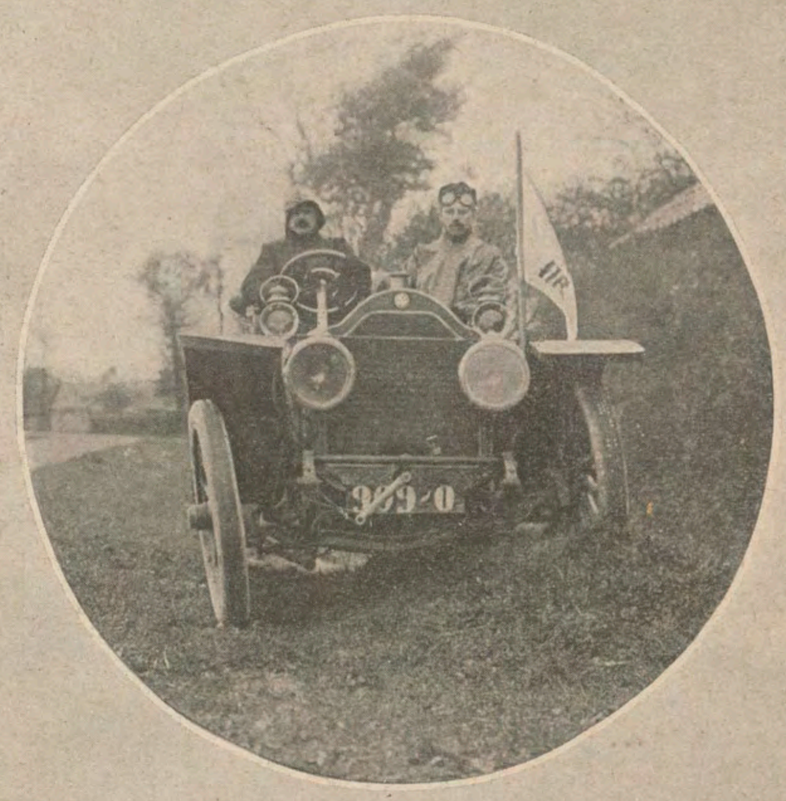
**L'hommage au champion.**

*A son arrivée, Lignon reçut un magnifique bouquet, qui lui fut offert par Mlle Meyer, la charmante fillette de l'ancien champion cycliste, aujourd'hui établi à Dieppe.*

# COMMENT S'EST TU

**LA *VIE AU GRAND AIR* FAIT UNE RECO**

*La façon dont l'infortuné Albert Clément a trouvé la mort a donné lieu aux plus vives controverses. Nous avons tenu à montrer à nos lecteurs comment l'accident s'était produit. La photographie que nous donnons ci-dessus permet de se faire une idée du bond formidable que la voiture emportant Clément et Gauderman fit dans l'espace. Nous avons placé en A une voiture, la roue gauche d'avant sur le tas de terre fatal, en suivant les traces laissées par les roues de la voiture meurtrière, exactement dans la position de celle-ci. En B, se trouve le point, distant de 23 mètres, où la voiture projetée en l'air vint, pour la première fois, en contact avec le sol. Elle se renversa alors sur elle-même pour venir, après plusieurs bonds successifs, s'arrêter sur le bas côté*




B

C

D

ITUTION PHOTOGRAPHIQUE DE L'ACCIDENT

*en C, l'avant tourné vers Eu, dans la direction opposée à celle qu'elle suivait, pendant que le malheureux conducteur venait s'abîmer sur le sol en D. Les dimensions relatives de la voiture située au premier plan et des deux personnages placés aux points C et D permettent de se rendre compte de la distance qui sépare ceux-ci de la voiture et qui atteint près de 40 mètres. Le virage de Saint-Martin-en-Campagne est loin d'être aussi dur que certains ont bien voulu le dire. L'avis de Dominique, l'excellent mécanicien de Rougier, qui a conduit notre rédacteur en chef et notre photographe sur les lieux de l'accident, sur une 40 chevaux Lorraine-Dietrich, est qu'il peut être pris facilement à 100 à l'heure, avec une voiture de course.*

# BLOC-NOTES

**Nous engageons nos lecteurs à collaborer à cette page en nous envoyant des documents sportifs intéressants.**

## AUTOMOBILE

*Canot de sauvetage à moteur électrique qui vient d'être expérimenté en Amérique, où il a donné d'excellents résultats.*

### FRÈRES ENNEMIS

Sœurs serait plus de circonstance, puisqu'il s'agit ici de deux entités auxquelles les usages de notre langue ont attribué le genre féminin, de deux commissions de l'Automobile Club.

A vrai dire, ennemies serait peut-être exagéré, mais tout au moins rivales, mettons concurrentes.

La Commission Sportive et la commission des Concours, en effet, qui, jusqu'à cette année, avaient évolué sur des terrains bien distincts et délimités, se trouvent en concurrence, cette dernière ayant décidé d'organiser un concours, le Critérium de France, qui se termine par une véritable course, la Coupe de la Presse. Les conditions ont beau être toutes différentes, les voitures qui doivent y prendre part ont beau devoir répondre à des qualifications bien distinctes, il n'en est pas moins vrai que les deux épreuves se sont fait concurrence.

Pour faire mousser la Coupe de la Presse, certains de nos confrères ont affecté de ne pas parler du Grand Prix, ce qui, d'ailleurs, ne lui a pas fait perdre un engagement et ne diminuera pas d'un seul le nombre des spectateurs qui se presseront, le 2 juillet, le long du Circuit de la Seine-Inférieure.

Mais la palme revient à celui qui, dans un des plus grands journaux du matin, intitulait son article :

LES GRANDES ÉPREUVES
AUTOMOBILES DE 1907,

ajoutant comme sous-titre :

*La Coupe de la Presse et Pékin-Paris révolutionneront le Monde.*

« L'A. C. P. organise cette année, trois grandes épreuves :

« 1° Le Concours de poids lourds

« 2° Une course de vitesse qui se disputera dans la Seine-Inférieure en juin, c'est-à-dire avant la saison balnéaire et qui, de ce fait, se *courra dans une certaine intimité.*

« 3° La Coupe de la Presse. »

Suivait une colonne de battage sur l'épreuve de Trouville.

On n'est pas plus humoriste !

N'empêche que je suis prêt à parier avec le confrère en question qu'il y aura cent fois plus de spectateurs au Grand Prix qu'à la Coupe, et mille fois plus qu'au Concours de poids lourds.

F.-A. WHEEL.

## CYCLISME

*Limon, qui s'est classé au rang des meilleurs en terminant second dans le Championnat de France de 100 kilomètres sur route.*

### QUID MAJOR TAYLOR ?

Le lecteur de province, qui ne peut se faire une opinion que d'après les journaux auxquels il donne sa préférence, doit être vraiment indécis. Il ouvre une feuille et cherche la colonne où l'on parle de Major Taylor : « Major Taylor, dans une forme éblouissante, redevient le Major d'antan, et d'ici une huitaine aucun coureur ne pourra le mettre en échec. » Le lecteur referme son journal et en reprend un autre, il lit : « Major Taylor a terminé troisième sur trois. Ce coureur ne retrouvera plus jamais sa forme de jadis. » Vous m'avouerez qu'ainsi il est difficile de se rendre compte.

Nous dirons en toute impartialité et en toute sincérité notre opinion.

Major Taylor n'est certainement pas encore redevenu ce qu'il était, mais, n'en déplaise à notre excellent confrère G. de Lafreté, il le redeviendra.

Dans le premier match disputé par Taylor et Poulain, Poulain fit dans la seconde manche les 100 derniers mètres en 5 s. 4/5, temps merveilleux, et les 2.000 m. en moins de 12 secondes. Malgré cette vitesse, Major Taylor ne fut pas décollé et finit sur la roue de son vainqueur. Quant à son second match avec Friol et Ellegaard, il a fini troisième avec 7 points, alors qu'Ellegaard en avait 5 et Friol 6. Le résultat n'est point si mal lorsqu'on constate qu'au cours du match il a battu Ellegaard et Friol, chacun une fois.

Je crois que l'affaire est ainsi mise au point et montre que Major Taylor avec un peu plus d'entraînement, redeviendra le grand Nègre de jadis. JACQUES MORTANE.

## RÉSULTATS TECHNIQUES

### *CYCLISME*

**Dimanche 12 mai.**

Parc des Princes. — *Championnat de France, vitesse* : 1. Friol, 2. Poulain, 3. Delage, 4. Ducassé. *Demi-Fond, 100 kilomètres* ; 1. Darragon, en 1 h. 21 m. 23 s. ; 2. Dussot, à 7 tours ; 3. Bardonneau.

### *ATHLÉTISME*

**Dimanche 12 mai.**

Stade Français. — *Challenge du mille* (1.609 m.) : 1. Keyser, 2. de Fleurac.

Le R. C. F. gagne le challenge.

*Critérium du Racing Club. (Lancement du poids).* Tison, 12 m. 86 (record de France.)

*100 mètres plat et 400 mètres plat* : 1. Perrier.

*2.000 mètres handicap* : 1. Sellier.

### *HIPPISME*

**Dimanche 12 mai.**

Longchamp. — *Prix la Rochette (pouliches)* (2.200 m.) : 1. Cartolina, à M. X. Balli (Reiff) ; 2. Isabeau, 3. Légitimée. (9 partants.)

*Prix la Rochette (poulains).* (2.200 m.) : 1. Calomel, à M. A. Aumont (Cormack) ; 2. Roi Hérode, 3. Messager. (5 partants.)

**Mardi 14 mai.**

Saint-Ouen. — *Prix Verdi* (steeple chase, 4.100 m.) : 1. Le Sphinx à M. Fischhof (A. Carter) ; 2. Laverrière, 3. Malgré Tout. (13 partants.)

**Jeudi 16 mai.**

Longchamp. — *Prix Reiset* (3.000 m.) : 1. Evohé, à M. Olry, Rœderer (G. Bartholomew) ; 2. Ping Pong ; 3. Rhamsès II. (13 partants.)

*Prix du Prince de Galles* (2.4000 m.) : 1. Moulins la Marche, à M. J. Lieux, (Parrrement) ; 2. Aux Armes, 3. Saint-Elme. (7 partants.)

### *NOTRE HORS-TEXTE*

Nous publions aujourd'hui en hors texte le portrait de Tison dans le lancement du poids. L'excellent athlète du Racing-Club de France, détenteur du record de France par 12 m. 75, a, l'autre dimanche, à la réunion du Critérium du R. C. F., battu son propre record, en lançant le poids à 12 m. 86. Malheureusement, l'absence d'officiels à la réunion de la Croix-Catelan empêchera ce record d'être homologué. On peut regretter que le Racing ne prenne pas plus de soin des performances de ses propres sociétaires.

Tison battra son record quand il voudra. Mais il a fort à faire encore pour approcher le record du monde, qui est de 16 m. 91.

## ATHLÉTISME

*MM. Boin et Feyaerts, les deux meilleurs nageurs belges et l'excellent joueur de Water-polo au centre, (M. Cohen).*

### LE SPORT DES SCOLAIRES

La dernière réunion interscolaires de courses à pied, le jour de l'Ascension, n'a pas été un succès d'engagements. Elle n'a pas été non plus un succès de public, car la galerie, composée de jeunes gens de cinq à dix huit ans, ne réussissait pas à composer une foule.

Et ce fut, dans la joie de la lumière printanière, une fête assez piteuse. Décidément, on ne court plus beaucoup à pied à Paris, et chez les scolaires moins encore qu'ailleurs.

C'est une constatation que nos politiciens du sport, absorbés par des querelles intérieures dont l'importance, du reste, n'échappe à personne, n'ont pas le goût ni le loisir de faire ! Cependant, elle n'en est pas moins navrante, car elle montre notre impuissance à soutenir longtemps un effort. Nous ne sommes pas réfractaires, en principe à la course à pied. Et si, après en avoir fait beaucoup, nous n'en faisons presque plus, c'est que ceux-là mêmes qui devraient nous en faciliter les moyens négligent de le faire.

En ce qui concerne les scolaires en particulier, l'œuvre de la rénovation athlétique pourrait bien se terminer sous peu par une faillite complète, si nous n'y prenons garde. Ce ne sont pas des paroles qui peuvent suffire à en assurer le succès. Il y faut une organisation effective ; mais il importe d'abord que ceux qui s'en chargent consentent à y apporter les quelques soins indispensables.

Il faudrait aussi que la répression des fraudes, plus effective, ne consistât pas en un ordre du jour platonique. FERNAND BIDAULT.

## HIPPISME

*Exercice difficile, que les soldats arrivent à faire à la perfection : les ciseaux exécutés de pied ferme.*

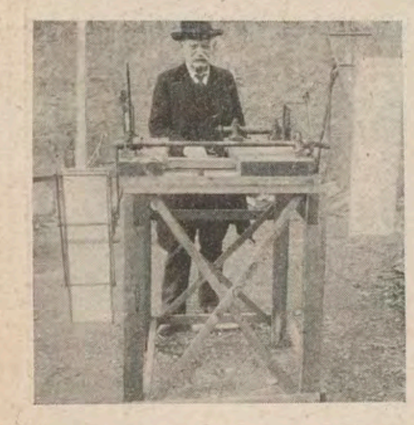
### SOUS LES ORDRES DU STARTER !

On a le front de prétendre que les courses ne sont pas morales. Les événements se chargent heureusement de faire justice de cette affirmation : ainsi des dernières réunions de Longchamp, il ressort tout nettement que les alcooliques ne méritent aucune pitié, tandis qu'au contraire les admirateurs du beau, les disciples d'Adonis sont dignes d'une sympathie ardente.

Les faits se passent de commentaires, du reste. Adonis et Alcool sont deux chevaux peu chançards. Il leur est arrivé à tous deux le même accident : étant prêts à prendre le départ, ils ont reçu d'un de leurs concurrents un coup de pied qui les a mis dans l'impossibilité de prendre part à la course. Seulement, aux joueurs d'Adonis, on a remboursé leurs mises ; aux joueurs d'Alcool, on n'a rien rendu du tout. La raison de haute moralité que j'ai invoquée plus haut n'est pas la seule qui puisse expliquer cette anomalie. Il y en une autre : le jour d'Adonis, le starter était M. M. Descordes, un quasi débutant : le jour d'Acool, c'était M. Figès, ce brave M. Figès.

Le règlement est formel : dès qu'un cheval a été sous les ordres du starter, les paris sur sa chance ne sont pas remboursés. Le juge du départ, il est vrai, a seul qualité pour déclarer si un cheval a été ou non sous ses ordres. Mais la tradition voulait qu'il considérât comme ayant été sous ses ordres tous les concurrents qui ont pris place devant les rubans baissés de la starting, l'aide starter ayant levé le drapeau rouge. Sinon, rien n'empêcherait le juge de départ de déclarer que l'on doit rembourser tel cheval qui est resté au poteau, ou tel autre qui est arrivé dernier, ou tel autre qui n'est arrivé que second, etc.

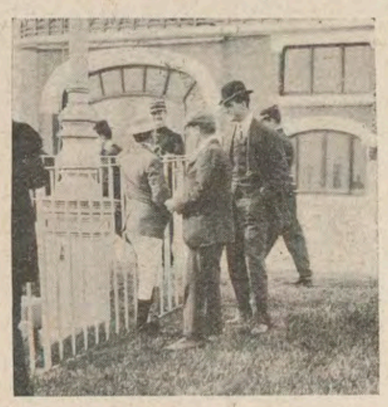
En l'occasion, M. Figès a observé la règle et il a bien fait. Quant aux partisans d'Adonis, ce sont d'heureux veinards. Dire que le règlement soit très équitable. je n'irai pas jusque-là. Je trouve aussi qu'il est exagéré de laisser au starter un pouvoir en ce cas un peu abusif. Cela se comprenait peut-être du temps où les fonctions étaient remplies par le baron de la Rochette ou par le comte d'Hédouville. Maintenant qu'elles sont exercées par des agents salariés, il semblerait préférable de renfermer ceux-ci dans les limites strictes. BOIARD.



*Cette photographie représente une nouvelle hélice que son inventeur veut expérimenter sur des aéroplanes.*

### L'ARRIVÉE DES MILLE GUINÉES

*La grande épreuve des Mille Guinées, courue à Newmarket, le 3 mai, est revenue à Witch Elm, par Orme et Cannie Lassie, à M. W. H. Walker (B. Lynham), battant Frugality de 3 longueurs et Sixty, troisième, à une longueur et demie. Il y avait 17 partants. La pouliche d'Edouard VII, Victoria, n'a joué aucun rôle.*



*Deux champions américains au Tremblay : le jockey Milton Henry causant avec le cycliste Mac Farland.*

# DE BUFFALO AU PARC DES PRINCES

**Le match à quatre au Parc des Princes.**

*Friol parvint à prendre deux fois la première place et une fois la seconde, s'adjugeant la victoire par 4 points, devant Ellegaard second 5 points, Major Taylor 10 points et Poulain, dernier 11 points.* (*Bicyclette* Peugeot).

**La poule derrière tamdems à Buffalo.**

*Notre photographie représente Seigneur, vainqueur de la poule derrière tandems. Il mène devant Georget qui a pris la seconde place. Mac Farland n'a été que troisième, mais une crevaison de pneumatique l'a obligé d'abandonner dans sa manche avec Georget et il a triomphé de Seigneur.*

Major Taylor a été opposé lundi dernier aux meilleurs sprinters du monde entier : à Friol, à Ellegaard et à Poulain. Malgré son peu d'entrainement, malgré un voyage à Lyon l'avant-veille, il a réussi à ne pas se laisser lâcher et à triompher de Poulain.

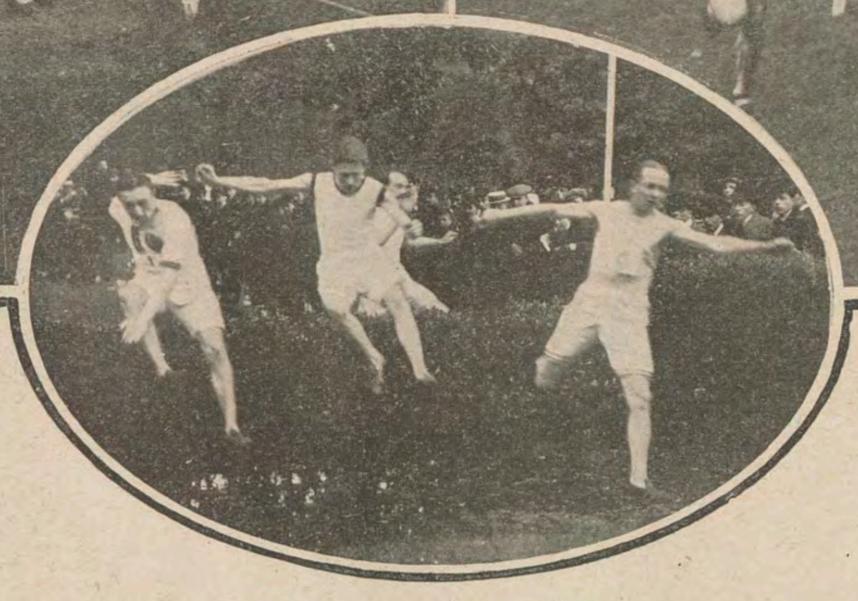
# UN MATCH FRANCO-ANGLAIS

**L'arrivée des 1.500 mètres.**

*Keyser se fait emmener par Knott, se détache dans la ligne droite et gagne facilement de 10 mètres en 4 m. 17 s.*

**L'arrivée des 3 milles.**

*Cette course fut un triomphe pour nos coureurs. De Fleurac et Keyser firent dead-heat en 15 m. 17 s. 2/5.*



**Le saut d'une haie.**

*Le steeple de 1.200 mètres est revenu à G. Filliâtre.*

C'est en 1902 que fut organisé au Crystal Palace de Londres le premier match mettant aux prises South-London Harriers et Racingmen. Nos représentants furent battus. Cette rencontre devint annuelle et jusqu'ici nos hommes n'avaient pu gagner qu'en 1906 par 4 victoires à 3. Lundi dernier ils firent mieux et ne furent défaits que deux fois, dans le 100 mètres et dans le 400 mètres par J. George, le célèbre sprinter anglais.

Les autres épreuves furent l'occasion de triompher pour les Français qui y firent preuve d'une grande aisance.

**L'arrivée des 100 mètres.**

*J. P. George, des S. L. H., a battu de brillante façon, en 11 s. 3/5, Longhurst, à 2 mètres.*

**L'arrivée des 800 mètres.**

*Pouillot, passe dans la ligne droite pour gagner de 20 m. sur Montagne.*

L'abondance des matières nous oblige à remettre au prochain numéro le compte rendu illustré du match Stade Français-Polytechnic Harriers.

# TISON

**Recordman de France du lancement du poids.**

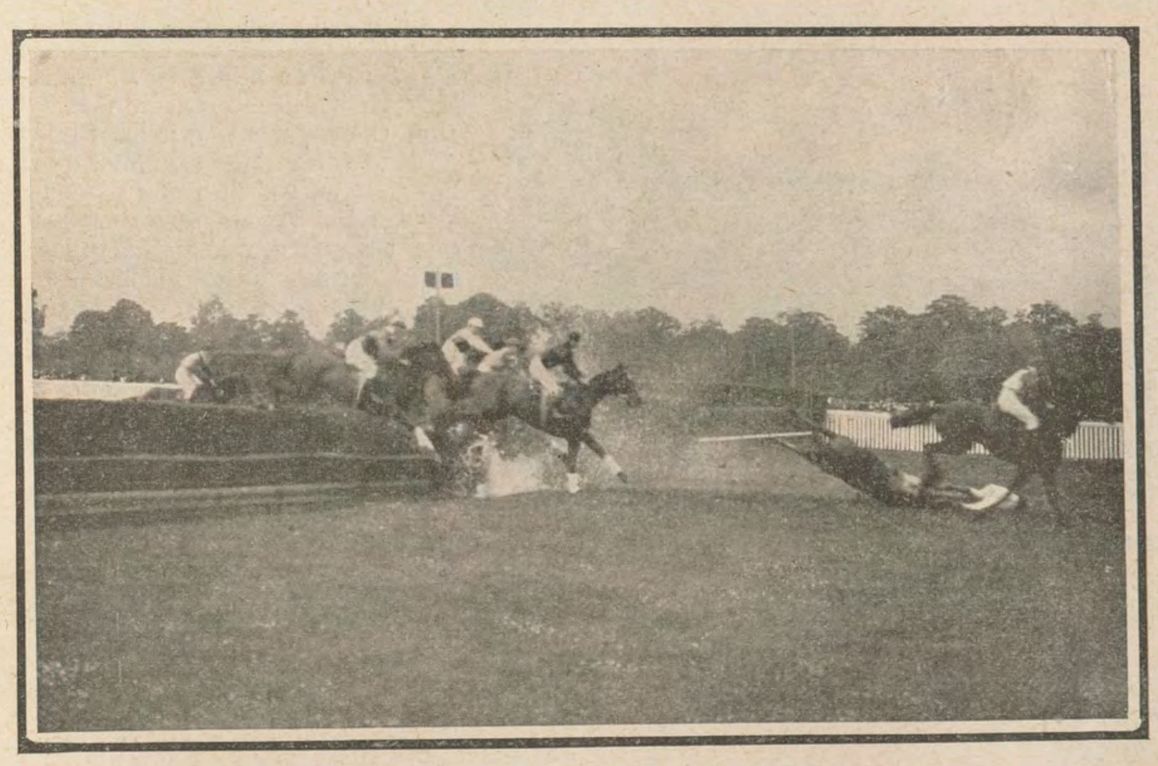
# Le Prix Lupin et le Steeple d'Enghien

**Sans-Souci II.**

*Au Baron Ed. de Rotschild (Milton Henry), vainqueur du Prix Lupin (40.000 francs, 2.100 mètres).*

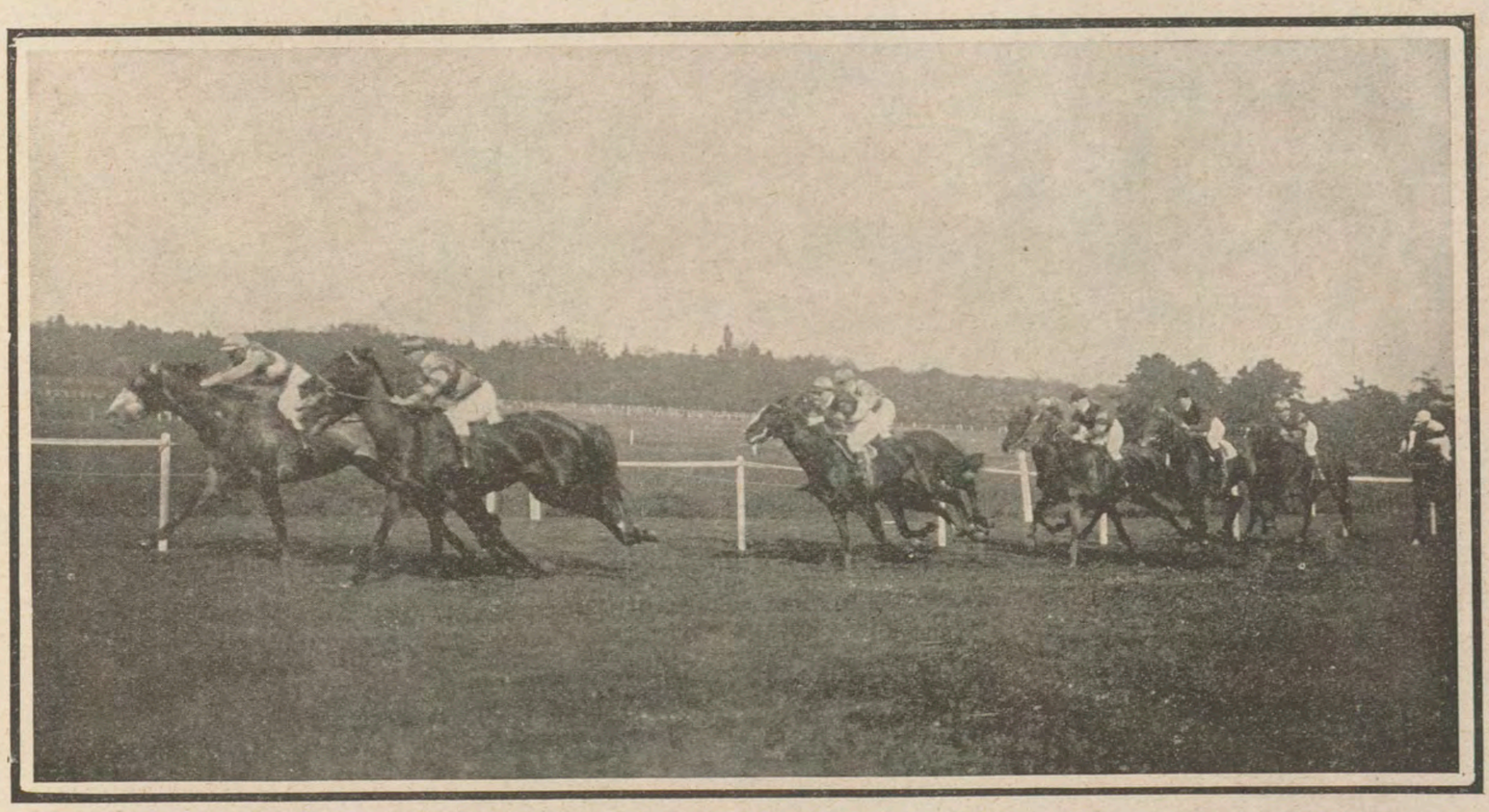
**La chûte d'Adèle dans le Prix du Berry.**

*Morgeot a remporté ce steeple de 4.200 mètres, à Enghien, le 18 mai. En tombant avec Asnières, Adèle recevait un coup de pied à la tête.*



**Le Steeple annuel d'Enghien.**

*Cette épreuve a été gagnée par Capitaine III, à M. Braquessac.*



Kalisz Passeur Ad Gloriam Saint-Astra Chanoine

**Un passage du Prix Lupin (40.000 francs, 2.100 mètres). Longchamp 19 Mai.**

*De nombreuses bousculades ont peut-être faussé le résultat de cette épreuve qui est revenue à Sans-Souci II, renouvelant ainsi sa victoire du Prix Daru.*

**Le Prix Reiset ⌀ Série de bousculades dans le prix Lupin ⌀ Un épisode ; M. Descordes sur le sentier de la guerre : Buisson touffu et Œil de Lynx** ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀

La série des poules est terminée ; nous allons entrer maintenant dans la période des grands events classiques. Sur les concurrents éventuels de ces épreuves, les courses de la semaine dernière n'ont pas paru nous apporter de grands enseignements. Le prix Reiset est échu à Evohé, un poulain qui semble tenir de ses ascendants une aptitude spéciale à accomplir de longs parcours et à se tirer facilement du terrain lourd. Quant au prix Lupin, il a principalement consisté en une série de bousculades : collision derrière le petit bois, qui a valu à Cormack un avertissement; incident dans la descente, qui a fait rétrograder Second Sight des premiers aux derniers rangs; enfin, carambolage dans la ligne droite, qui a jeté de la confusion dans la fin de la course, et qui a valu à Bellhouse une mise à pied de six jours, à Roi Herode une chute, et à Peborde la même chute, plus une clavicule. Sans Souci II a cependant gagné facilement.

Cette série d'incidents a attiré l'attention des commissaires. Aussi, pendant la course suivante, il était permis aux observateurs scrupuleux d'assister à un spectacle peu banal. A l'entrée de la ligne droite, derrière la sentinelle, on pouvait apercevoir un buisson coiffé d'un chapeau haut de forme. Au moment où les chevaux arrivaient à sa hauteur, ce buisson s'animait, et on se rendait compte que le chapeau en question abritait en réalité la tête de M. Descordes, transformé en chasseur de bousculades.

A la rentrée au pesage, sur le rapport de ce spectateur officiel, J. Mac Intyre recevait un avertissement. Le temps a manqué pour établir à l'endroit visé une installation commode pour M. Descordes ; il paraît qu'à Chantilly un agencement spécial sera disposé dans le puits à son intention; on assure même que, si le temps se met au beau, il adoptera le costume du simple appareil destiné à symboliser aux yeux du public la véracité de ses observations. Quoiqu'il en soit, l'initiative prise par les commissaires est excellente et destinée à produire de très bons résultats. Je crois seulement que M. Descordes, méridional encore frais émoulu, a du exagérer les termes de son investiture, en adoptant les mœurs d'un peau rouge de Tarascon. Les commissaires avaient voulu faire l'essai d'un juge du tournant; comme les juges au départ et à l'arrivée, il devait se montrer à visage découvert : la crainte a toujours été le commencement de la sagesse. Je ne sache pas que les jockeys fassent exception à cette règle.

BOIARD.

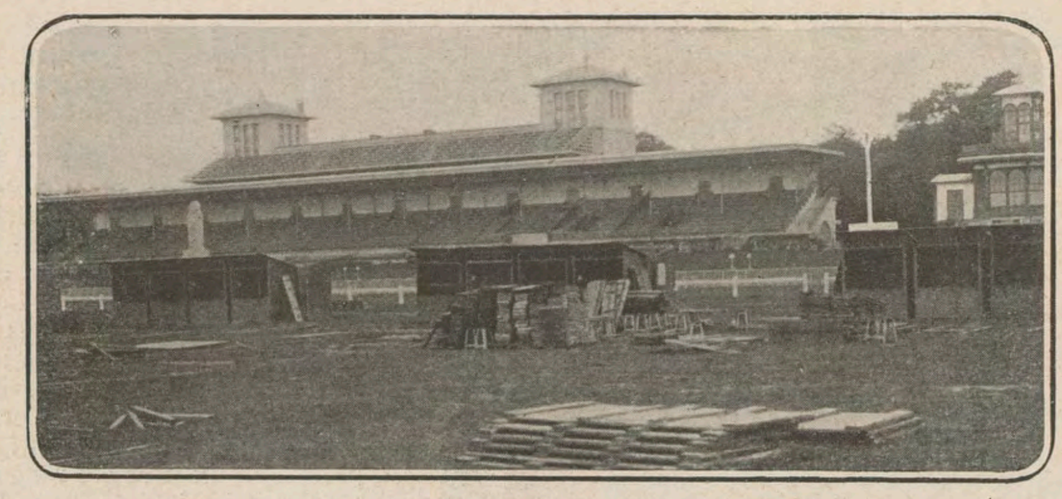
# LE CHAMP DE COURSES DE CHANTILLY

**Le tournant des écuries.**

*Cette partie de la piste est située au milieu de la descente. Au fond, les écuries dont la porte monumentale est flanquée à droite par la porte Saint-Denis qui donne accès dans Chantilly.*

**Un site très pittoresque et un terrain excellent ⸗ Une anecdote sur la création de l'hippodrome de Chantilly ⸗ Les dimensions et les cotes exactes de la piste ⸗**

ADMIRABLEMENT situé sur cette vaste pelouse qui forme une sorte de trait d'union entre Chantilly et la forêt, le champ de courses offre aux spectateurs de ses tribunes un panorama merveilleux. Ce sont, à gauche, légèrement dissimulées par les ombrages du bois Bourillon, quelques maisons d'entraînement, parmi lesquelles le bel établissement de Milton ; en face, toute une rangée de gaies habitations, dont les croisées regardent l'hippodrome ; à droite, l'architecture sévère des écuries monumentales ; puis, dans le fond, la silhouette gracieuse du château qui se mire dans les étangs dont les eaux tranquilles baignent le parc de Sylvie ; enfin, derrière, c'est la forêt qui s'étend au loin d'un côté, jusqu'à Luzarches, de l'autre jusqu'à Mortefontaine,



**Les tribunes et le mutuel.**

*Chaque année, à l'approche des courses, les baraques du mutuel poussent comme des champignons sur la pelouse de Chantilly.*

Ce plaisir des yeux n'est pas la seule qualité du champ de courses : à un point de vue plus spécial, il offre un terrain élastique et résistant, que la pluie ne transforme pas en boue, que le soleil ne réduit pas en poussière. Et c'est ce caractère, plus que les charmes du site, qui a influé sur sa création. Une anecdote nous l'apprend. Vers 1833, une société de jeunes sportsmen qui entouraient les princes de la famille d'Orléans, se rendait parfois à Chantilly pour y courir le cerf. Un soir, MM. de Plaisance, de Wagram, de Labanoff et d'Hédouville, au retour d'une de ces randonnées à travers la forêt, convinrent, parvenus au bord de la pelouse, de lancer leurs chevaux jusqu'au château, afin d'éprouver, après les fatigues de la journée, leurs qualités de fond et de vitesse. Les courageuses bêtes fran-

**Le puits.**

*Ce vieux puits se trouve situé dans la montée, 100 mètres après l'entrée de la ligne droite, 500 mètres environ avant le poteau d'arrivée. On aperçoit au fond la silhouette du château de Chantilly et les ombrages du parc.*

chirent la distance rapidement, se trouvant plus à l'aise que sur le sol frable des routes forestières. Et, lorsque les cavaliers se retournèrent pour embrasser l'espace qu'ils venaient de parcourir si facilement :

— Quel magnifique hippodrome l'on ferait sur ce vaste emplacement ! dit le comte d'Hédouville.

— Excellente idée ! s'écria le prince Labanoff.

Le projet fut approuvé et, à quelque temps de là, les courses de Chantilly étaient instituées.

**Création de l'hippodrome de Chantilly.** C'est en 1834 que se sont disputées les premières épreuves. Le 24 avril 1836, le prix du Jockey-Club fut créé, avec une allocation de 5.000 francs. Puis, en 1843, ce fut le tour du prix de Diane. Depuis ce moment. le succès des réunions cha tilloises n'a fait qu'augmenter chaque année. A l'heure actuele, elles sont admirablement placées sur e calendrier des courses, les premières à la fin du printemps, les dernières au début de l'automne, le choix judicieux de ces dates joint pour les spectateurs à l'attrait de voir courir les épreuves classiques, l'agrément d'une charmante journée à la campagne.

La piste de Chantilly est ovoïde, elle mesure 2.400 mètres de tour. Mais pour les épreuves de 2.400, de 2.100 et de 2.000 m. afin d'éviter des tournants trop rapprochés, le départ a été reporté à gauche, parmi les ombrages du bois Bourillon, sur une piste spéciale qui vient se raccorder avec l'autre un peu avant les écuries, et qui s'étend presque droite pendant 1.200 m. environ. Dès les écuries, les tournants commencent, ils forment une demi circonférence, longue de 600 m., qui aboutit à l'entrée de la ligne droite. Celle-ci mesure 590 mètres jusqu'au poteau d'arrivée. La piste est accidentée : d'abord, à partir de la starting des 2.400 mètres, elle suit, sur un espace d'un kilomètre environ, une pente douce, puisque la cote passe de 64 à 62 mètres. Un peu avant les écuries, la descente s'accentue de plus en plus, jusqu'au milieu de la demi circonférence des tournants ; la cote passe de 62 à 54.72, ce qui donne du 1.20 0/0. Puis aussitôt, c'est la montée, d'abord très rude, puisque pendant 200 mètres elle est de 2.35 0/0. Elle continue pendant toute la ligne droite, tout en diminuant progressivement : pendant les 300 premiers mètres, elle est de 1 0/0 ; pendant les 300 derniers, elle tombe à 0.72, 0.46 et 0,15 0/0

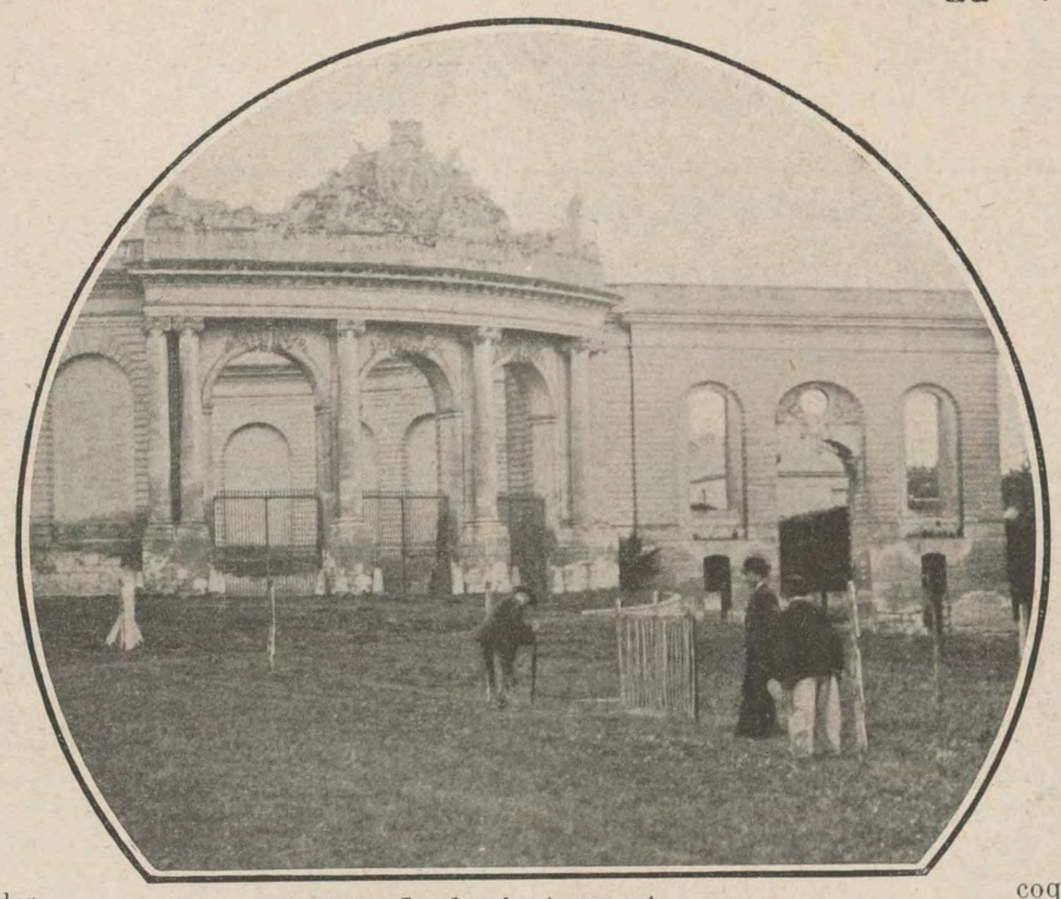
Telles sont les dimensions exactes de ce fameux champ de courses sur lequel se disputent chaque année au printemps deux grandes épreuves classiques : le prix de Diane réservé aux pouliches de 3 ans et le prix du Jockey-Club, ouvert aux poulains et pouliches de 3 ans et appelé aussi le Derby français, parce qu'il correspond chez nous à la grande course anglaise le Derby d'Epsom.

Tous les ans, au moment de ses deux grands meetings, la coquette et tranquille petite ville de Chantilly revêt une physionomie bien spéciale. Dès le matin, tous ses habitants se préparent à recevoir les Parisiens. Les voitures venues des quatre coins de la ville et des environs se rangent près de la gare. Les hôtels et les moindres cafés sont aussi remplis d'animation : il faut s'ingénier à trouver dans une salle étroite de la place pour 25 personnes. Lorsqu'il fait beau du reste, les choses sont simplifiées ; car des restaurants s'improvisent en plein air.

A partir de 10 heures du matin, l'invasion commence ; les trains apportent sans cesse des flots de sportsmen flanqués des industriels spéciaux.

Et puis, le soir, tout ce monde s'évanouit, disparaît. Chantilly reprend peu à peu sa physionomie habituelle, seulement troublée par les fêtes joyeuses qui célèbrent le triomphe du vainqueur, s'il est Chantillois. En tout cas, j'en connais un qui a besoin de se reposer et qui ne doit pas tarder à s'endormir, c'est le chef de gare.

René Riondet.



**Le dernier tournant.**

*La piste qui commence à tourner à partir des écuries montre ici le début du dernier tournant. On voit très nettement, sur le milieu de la photographie, le point où se termine la descente et où commence la montée, pour se continuer presque jusqu'au poteau.*

**Le départ des 2.000 mètres.**

*Cette piste va rejoindre un peu avant les écuries la piste ovoïde des 3.000 mètres. Elle offre une magnifique ligne droite de 1.200 mètres que les concurrents ont à parcourir dès le départ des 2.000, des 2.100 ou des 2.400 mètres. Tout au fond, les écuries.*

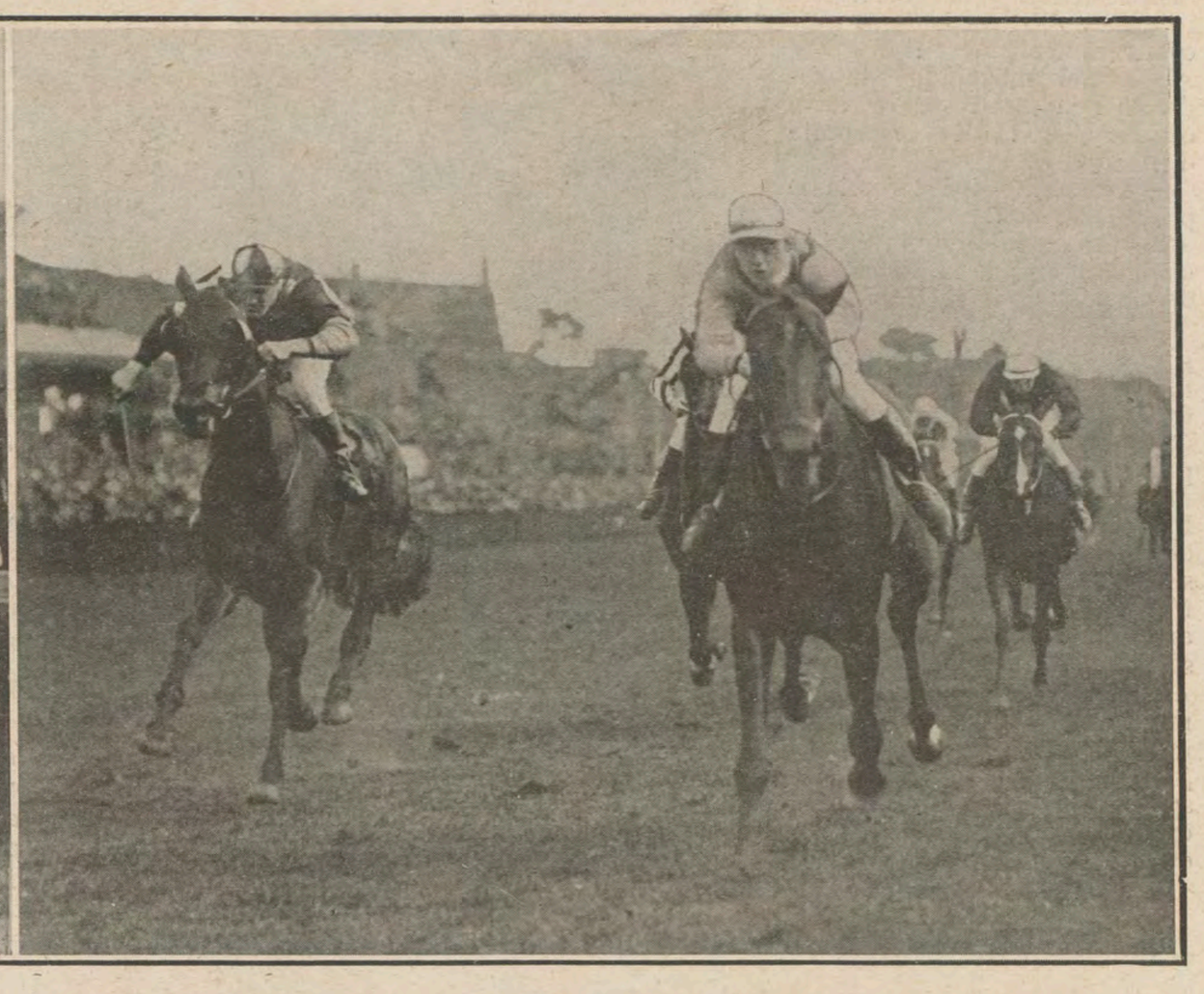
**Le départ des 2.400 mètres.**

*C'est là que se donne le départ du prix du Jockey Club, parmi les ombrages du bois Bourillon, un peu avant la route de la machine.*

# UNE VICTOIRE FRANÇAISE EN ANGLETERRE

**La rentrée de Quérido.**

*Quérido, par Son O'Mine et Quay Side, à M. Maurice Caillault, monté par J. Reiff, gagnant du Chester Cup Handicap, le 8 mai.*



**L'arrivée du Chester Cup (3.600 mètres).**

*Pour la première fois, c'est un cheval français, Quérido, qui a remporté la plus grande épreuve du meeting de Chester, le Chester Cup, doté d'un prix de 62.500 francs et d'une coupe d'une valeur de 1.250 francs.*

# LE SPORTSMAN ET LA FINANCE

Au point de vue des affaires, au point de vue de la paix qui les facilite, il faut se féliciter des circonstances vraiment privilégiées de la période dans laquelle nous entrons.

En Russie, le régime parlementaire prend consistance : après avoir traversé sans encombre des difficultés où elle était menacée de dissolution, la Douma travaille. Les entreprises industrielles russes reprennent une activité et réalisent des progrès dont nous signalons la rapidité à nos lecteurs.

En Espagne, la naissance d'un héritier du trône couronne dans les crconstances les plus heureuses une longue période de difficultés extraordinaires.

Nous n'avons pas à faire ici de l'histoire, mais que le lecteur réfléchisse à la longue régence, à la guerre de Cuba, à la pauvreté du Trésor. au change... puis peu à peu le relèvement, une direction habile de la politique extérieure, un mariage heureux, des alliances et l'afflux en Espagne des capitaux anglais et français — anglais surtout malheureusement — qui travaillent et se multiplient dans le plus riche terrain minier du monde.

Pour aider ces conquêtes pacifiques partout des ligues, partout des alliances de paix sous l'influence d'Edouard VII, l'ancien Prince de Galles des boulevards devenu le plus profond politique du monde.

Même chez nous, où les capitaux tremblaient et prenaient déjà la fuite devant l'anarchie prête à s'emparer des pouvoirs publics, n'avons-nous pas vu les choses les plus rassurantes ? Ces agitateurs si terribles sont une douzaine de cyniques cherchant à faire de la C. G. T. leur piédestal politique, mais l'immense majorité des travailleurs n'est pas avec eux.

Quant aux instituteurs, nous avons des chiffres : ils sont 700 syndiqués sur 118.000! Les anciens chefs des socialistes reconnaissent eux-mêmes que le peuple français exige de son Gouvernement le maintien de l'ordre et le respect de la propriété. Que peuvent encore craindre les capitaux ? Les rentiers sont deux millions, la foule des petits propriétaires possède les neuf dixièmes du sol français, quelle force pourra jamais avoir raison de cette immense majorité ?

Donc ne craignons plus le fantôme de l'anarchie et revenons aux affaires sérieuses et utiles parce qu'en réalité, aucun danger ne nous menace.

Nous avions un point faible : nos colonies d'Asie, l'accord Japonais vient de nous rassurer de ce côté.

Sincèrement, nous ne nous sommes pas trouvés depuis très longtemps dans une situation aussi favorable aux affaires et nous le disons aux lecteurs de la *Vie au Grand Air* parce qu'ils ne sont pas des capitalistes ordinaires ; nous le voyons tous les jours par les lettres qu'ils nous écrivent. La plupart sont des sportsmen convaincus et entreprenants.

Non seulement, ils dépensent leur argent en luttes et en paris sportifs, mais ils le placent dans les affaires de sport ou qui touchent au sport. Ils sont actionnaires d'entreprises automobiles, de Sociétés de garages ou de cycles, de combinaisons visant l'aérostatique et la navigation.

Notre devoir est de leur recommander d'asseoir d'abord sérieusement leur fortune par des placements de tout repos en 3 0[0 Français, en obligations de Chemins de fer, du Crédier Foncier, etc. Cette première partie du portefeuille doit être l'arche sainte, la réserve à laquelle on ne touche que dans les cas les plus graves. Elle rapporte fort peu, mais il est possible d'en relever le produit par des placements tout aussi solides dont la seule infériorité consiste dans un marché un peu moins large. Nous voulons parler des obligations industrielles de premier ordre rapportant 5 0[0 environ.

Ceci fait, nous devrions dans la *Vie au Grand Air* examiner quelques placements d'appoint en actions, car nous avons pu constater que neuf sur dix de nos correspondants nous demandent des renseignements sur des Sociétés d'Automobiles et autres entreprises. Mais ici, nous disposons de trop peu de place. Nous ne pouvons que recommander à nos lecteurs de lire la *Revue Internationale de Valeurs de Placements*, où ils trouveront tous les renseignements utiles sur les affaires nouvelles.

Ce journal est adressé aux personnes qui nous le demandent, gratuitement, comme abonnement d'essai. Il vous sera facile de juger en un ou deux mois des services qu'il peut vous rendre.

PETITE CORRESPONDANCE.

J.-B.-N., Nantes. — La Société Industrielle Franco-Canadienne *est particulièrement intéressante en ce qu'elle est un trust de valeurs industrielles dans un pays extrêmement riche par son sol, par ses mines et par ses industries. Elle n'a fait, jusqu'à présent, qu'une seule affaire par laquelle elle a apporté un million à une fabrique de conserves alimentaires créée près de Winnipeg, il y a 5 ans, par des Français et dont la prospérité croissante appelle des fonds nouveaux. Les bénéfices afférents à ce million, c'est-à-dire à la moitié du capital de la Franco-Canadienne permettront de rémunérer le capital tout entier. L'achat de l'action apparaît donc comme un placement actuellement avantageux. Dans l'avenir, la France-Canadienne augmentera son capital au fur et à mesure qu'elle s'intéressera à de nouvelles affaires; ces augmentations doivent être une source de bénéfices pour les actionnaires de la première heure.*

A. de C., Fontainebleau. — *Nos renseignements indiquent, en effet, une hausse probable de la* Motor Cab. *Toutefois, ce renseignement, comme tous ceux de Bourse, est d'ordre spéculatif. Nous préférerions vous voir engager votre argent dans une affaire bien étudiée comme la* Compagnie Générale des Phosphates de la Floride. *Voulez-vous que nous vous adressions tous les documents relatifs à cette affaire.*

Pour tout ce qui concerne la partie financière : renseignements sur valeurs, ordres de Bourse, paiement de coupons, etc., etc., nos lecteurs sont priés de s'adresser à la

**Banque Demmé, Desrousseaux & C^ie^,**
*9, rue Pillet-Will, Paris.*



Imprimerie de la *Vie au Grand Air*. Paris. — H.-L. MOTTI. *Le Gérant* : JARRIGE.